PERIODICO DI ATTUALITA' E CULTURA MARINARESCA (edito da A.N.G.O.P.I.- Roma) ANNO XVII N°2 (nuova serie) APRILE - OTTOBRE 2012
Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 Conv.in legge 27.02.2004 n°46 Art.1 Comma 1 - 2, CB/CE/PA/TO/GE

Borti

servizi tecnico nautici

Trattori Egadi

summit di categoria

ASSOCIAZIONE NAZIONALE GRUPPI ORMEGGIATORI E BARCAIOLI PORTI ITALIANI



Porti & servizi tecnico nautici

PERIODICO
di CULTURA
e ATTUALITÀ
MARINARA

direttore:
CESARE GUIDI

direttore responsabile:
GIORGIO GIORGINI

redazione:
16144 GENOVA
Via S. Moro, 99
mobile 335.6668744
e-mail seaserv@tin.it

Progetto grafico,
impaginazione:
Claudia Giorgini
www.cggraph.it

Stampa:
Stabilimento tipografico
Alfa Grafica srl
Via delle Industrie,40
80040 - S. Sebastiano
al Vesuvio (NA)

Autorizzazione:
Tribunale di ROMA
n° 299/2008

ANNO XVII
(nuova serie)
N° 2
APRILE 2012
OTTOBRE 2012

(chiuso il 30/09/2012)

In copertina:
Ormeggiatore a Favignana

Controcopertina:
barca da tonnara esposta nel cortile del Centro Congressi Bonagia di Valderice

EDIZIONI
A.N.G.O.P.I.

ASSOCIAZIONE NAZIONALE
GRUPPI ORMEGGIATORI
e BARCAIOLI
PORTI ITALIANI
MEMBRO DELL'EUROPEAN BOATMEN'S ASSOCIATION (E.B.A.)

00198 ROMA - Via Salaria, 89
tel 06.44249850 / 44249853
fax 06.44249862
www.angopi.it
info@angopi.org

sommario



DEDICATO A GENNARO! Questo numero di 'Porti & Servizi tecnico nautici' lo si vuole dedicare a Gennaro Casaburri, giovane ormeggiatore - barcaiolo del Gruppo di Napoli, brutalmente offeso da un grave infortunio occorsogli sul posto di lavoro ***(vedi pagg. 8 e 9)***. È una dedica che gli viene riconosciuta da tutta la categoria con grande partecipazione e affetto, nel convincimento che quanto accaduto a lui poteva succedere pure a loro, qualora si fossero concessi una pur minima distrazione, oppure a causa di una delle mille insidie disseminate sul terreno delle loro attività professionale. E dunque, centuplicare le attenzioni da parte dei lavoratori, ma dalle dirigenze sforzarsi per trovare le contromisure atte a frenare la piaga tuttora virulenta degli infortuni sul lavoro. Il richiamo-ammonimento è inserito nelle pagine di apertura della rivista, in gran parte rivolta all'assemblea - convegno organizzato da Angopi in collaborazione con i Gruppi ormeggiatori e barcaioli di Trapani e delle Isole Egadi ***(da pag. 3 a pag. 54)***. Seguono poi ***(da pag 55 a pag 83)*** i resoconti di fatti meritevoli di essere ufficialmente menzionati, avvenuti a Monfalcone, Napoli, Siracusa, Genova, Augusta, Piombino, Villa San Giovanni, Porto Empedocle. Altre notizie dai Gruppi ormeggiatori e barcaioli occupano, invece, gli spazi da ***pag. 84 a pag. 112***; riguardano: Isole Eolie, Ravenna, Siracusa (incaglio della nave Gelso M, con soccorso dei barcaioli siracusani), Salerno, Livorno (in quest'ultimo porto gli avvenimenti sono stati due: l'entrata nella flotta del Gruppo Ormeggiatrori e Battellieri del porto labronico di un battello polifunzionale e l'inaugurazione della loro nuova sede amministrativa, entrambe rimarcate da un convegno e da una piéce culturale, riguardante il poeta tosco - romagnolo Dino Campana.







A seguire sono le notizie di avvenimenti riguardanti le Capitanerie di porto - Guardia costiera ***(da pag. 113 a pag. 116)*** e degli avvenimenti relativi ad Assoporti ***(da pag. 117 a pag. 119)***. Porti & Servizi è concluso ***(a pag. 120)*** con la rubrica 'Angopi e dintorni' dove si accenna a un lavoro scolastico dedicato agli ormeggiatori e barcaioli.



A.N.G.O.P.I.

ASSOCIAZIONE NAZIONALE
GRUPPI ORMEGGIATORI e BARCAIOLI
dei PORTI ITALIANI

gruppi aderenti



GRUPPO ORMEGGIATORI ANCONA
GRUPPO ORMEGGIATORI ARBATAX
GRUPPO BARCAIOLI AUGUSTA
GRUPPO ORMEGGIATORI AUGUSTA
GRUPPO ORMEGGIATORI BARLETTA MANFREDONIA
GRUPPO ORMEGGIATORI BARI
GRUPPO ORMEGGIATORI BRINDISI
GRUPPO ORMEGGIATORI CAGLIARI
GRUPPO ORMEGGIATORI CAPRI
GRUPPO ORMEGGIATORI CARLOFORTE
GRUPPO ORMEGGIATORI-BATTELLIERI SORRENTO-CASTELLAMMARE STABIA-TORRE ANNUNZIATA
GRUPPO ORMEGGIATORI-BATTELLIERI CATANIA-RIPOSTO
GRUPPO ORMEGGIATORI CHIOGGIA
GRUPPO ORMEGGIATORI CIVITAVECCHIA
GRUPPO ORMEGGIATORI CROTONE
GRUPPO ORMEGGIATORI FIUMICINO
GRUPPO ORMEGGIATORI-BATTELLIERI GAETA-FORMIA
GRUPPO ORMEGGIATORI-BATTELLIERI GELA-LICATA
GRUPPO ANTICHI ORMEGGIATORI GENOVA
GRUPPO ORMEGGIATORI GOLFO ARANCI
GRUPPO ORMEGGIATORI ISCHIA
GRUPPO ORMEGGIATORI ISOLA ELBA
GRUPPO ORMEGGIATORI ISOLE EGADI
GRUPPO ORMEGGIATORI-BARCAIOLI ISOLE EOLIE
GRUPPO ORMEGGIATORI ISOLE TREMITI
GRUPPO ORMEGGIATORI LA SPEZIA
GRUPPO ORMEGGIATORI LIVORNO
GRUPPO ORMEGGIATORI-BATTELLIERI MARINA DI CARRARA
GRUPPO ORMEGGIATORI-BATTELLIERI MESSINA
GRUPPO ORMEGGIATORI-BARCAIOLI MILAZZO
GRUPPO ORMEGGIATORI MONFALCONE-PORTO NOGARO
GRUPPO ORMEGGIATORI-BATTELLIERI NAPOLI
GRUPPO ORMEGGIATORI OLBIA
SOCIETÀ ORMEGGIATORI ORISTANO
GRUPPO ORMEGGIATORI ORTONA-PESCARA
GRUPPO BARCAIOLI PALERMO
GRUPPO ORMEGGIATORI PALERMO
GRUPPO ORMEGGIATORI-BARCAIOLI PIOMBINO
GRUPPO ORMEGGIATORI PORTO EMPEDOCLE
GRUPPO ORMEGGIATORI-BATTELLIERI PORTO TORRES
GRUPPO ORMEGGIATORI PORTO VESME-SANT'ANTIOCO-CALASETTA
GRUPPO ORMEGGIATORI POZZUOLI
GRUPPO ORMEGGIATORI PROCIDA
GRUPPO ORMEGGIATORI RAVENNA
GRUPPO ORMEGGIATORI REGGIO CALABRIA-GIOIA TAURO
GRUPPO ORMEGGIATORI SALERNO
GRUPPO BARCAIOLI SARROCH
GRUPPO ORMEGGIATORI SARROCH
GRUPPO ORMEGGIATORI SAVONA- VADO
GRUPPO BARCAIOLI SIRACUSA
GRUPPO ORMEGGIATORI SIRACUSA
GRUPPO ORMEGGIATORI TARANTO
GRUPPO ORMEGGIATORI TERMINI IMERESE
GRUPPO ORMEGGIATORI TRAPANI MARSALA-MAZARA DEL VALLO
GRUPPO ORMEGGIATORI TRIESTE
GRUPPO ORMEGGIATORI USTICA
GRUPPO ORMEGGIATORI VASTO-TERMOLI
GRUPPO ORMEGGIATORI VENEZIA
GRUPPO ORMEGGIATORI-BATTELLIERI LIBERI VENTOTENE-PONZA
GRUPPO ORMEGGIATORI VIBO VALENTIA MARINA
GRUPPO ORMEGGIATORI VILLA SAN GIOVANNI

27 giugno 2012

XXIX Assemblea ANGOPI

TRAPANI - ISOLE EGADI

29 giugno 2012

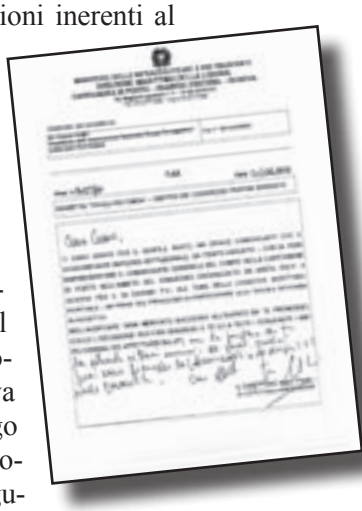
Convegno ANGOPI



Il podio di Trapani & Egadi

Un appuntamento fortemente voluto dai Gruppi di Trapani e delle Isole Egadi, la cui aspirazione si è infine appagata, dopo un paio d'anni di serrato inseguimento. Così, con implicito ringraziamento ai due Gruppi organizzatori, Cesare Guidi, presidente dell'Associazione Gruppi Ormeggiatori e Barcaioli dei Porti Italiani, apre i lavori dell'Assemblea generale ANGOPI. Assemblea svolta nei giorni 27 e 28 2012 giugno presso Villa Zina, in località Baglio Messina – Custonaci, nel tipico, affascinante entroterra trapanese, alle spalle della celebrata costa di San Vito Lo Capo. (Il convegno che da sempre corona e conclude la versione assembleare estiva itinerante degli ormeggiatori e barcaioli, intitolato: *'Servizi Tecnico – Nautici. Tra competenze Europee e Regionali'*, si svolgerà, invece, il successivo 29 giugno al centro congressi 'La tonnara di Bonagia' di Valderice, località anch'essa affacciata sulla costa trapanese). Ma l'assemblea Angopi riserva anche risvolti piuttosto particolari. Questi per via della chiusura triennale degli incarichi associativi; ma, purtroppo, pure per il perdurare della crisi che tuttora scotta sulla pelle della categoria e in particolare sulla 'carne viva' di alcuni Gruppi associati. Gruppi loro malgrado fortemente risucchiati nel violento vortice che, nonostante le misure adottate dalla nazione per attenuarne i micidiali effetti, continua a sconvolgere il panorama economico, finanziario, sociale e produttivo italiano.

Il programma dell'assemblea prevede la seguente scansione dei lavori. Il preliminare della breve apertura del presidente Guidi introduce un altrettanto breve preambolo del presidente del collegio dei probiviri, Gianni Puglisi, capogruppo di Taranto, che assume anche l'incarico di presidente della XXIX Assemblea generale Angopi, associazione formata da 61 gruppi per un organico complessivo di 873 ormeggiatori e barcaioli. Tra le altre comunicazioni inerenti al proprio incarico, Puglisi legge un messaggio (vedi qui a lato) inviato dall'ammiraglio ispettore (CP) Felicio Angrisano, comandante della Capitaneria di porto di Genova. Ringraziando per l'invito, l'ammiraglio comunicava con dispiacere che una concomitante rappresentanza del comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto programmata per il 29 giugno a Genova lo avrebbe trattenuto nel capoluogo ligure, impedendogli la partecipazione al convegno Angopi. Però, augurandone l'efficacia, coglieva pure l'occasione per fare giungere al presidente Cesare Guidi e a tutti i convenuti i suoi più cordiali ed affettuosi saluti, con la preghiera di estenderli a tutti gli ormeggiatori e barcaioli,





"dei quali - credimi - puoi essere fiero per la professionalità e per la disponibilità sempre garantite".
Esaurite le premesse, l'assemblea entra decisamente nel vivo, con la relazione del presidente Guidi, iniziata in maniera inconsueta, segnando un risvolto di peculiare drammaticità. "Basta con gli incidenti sul lavoro!", è l'attacco. "È un dramma che non possiamo più accettare!". L'anatema contro l'eccessivo tributo di sangue versato dalla categoria risponde al grave infortunio occorso settimane addietro all'ormeggiatore del Gruppo di Napoli, Gennaro Casaburri (di cui gli inserti più oltre presentati), anello della catena di incidenti, anche mortali, che si vorrebbe vedere davvero interrotta. Anche perseguendo l'accorato messaggio di Guidi, che ciascuno degli ormeggiatori e barcaioli dovrebbe far suo inserendolo in capo ai propri comandamenti professionali. Dunque, un importante spunto di riflessione proposto da Angopi ai propri associati attraverso la voce del suo presidente.
Presidente Guidi che poi si congratula con i suoi colleghi di categoria per l'afflusso cospicuo 'calato' nell'estremo lembo sud-occidentale del perimetro costiero italiano. Una presenza davvero considerevole, quella degli ormeggiatori e barcaioli giunti dai porti di ogni punto cardinale italiano, per la soddisfazione dei vertici di Angopi, dei Gruppi ospitanti di Trapani e Isole Egadi nonché degli stessi partecipanti a dimostrazione dell'interesse e l'attenzione richiamata dall'Associazione. Facendo così realmente constatare ciò che Guidi stava dicendo: cioè che tale numerosa partecipazione assumeva ancora più importanza perché: "Voi che siete qui rappresentate una qualificata componente di chi vive quotidianamente nel porto, sulle banchine e nelle rade; uno spaccato di coloro che con il proprio lavoro contribuiscono a creare l'efficienza e quindi la ricchezza della nostra portualità. Questa è una Angopi che con voi e con tanti nostri colleghi non è stata e sarà mai assente".
E ancora: "Nei suoi trent'anni di vita, oltre che organo di rappresentanza e di tutela, l'Angopi, come un fiume carsico, ha contribuito a formare le coscienze di molti. E quindi è diventata uno strumento di crescita culturale e di emancipazione, luogo di dibattito e di proposte, contribuendo alla divulgazione e conoscenza non solo verso gli altri, ma anche verso noi stessi del valore del nostro servizio. Ci impegneremo a sviluppare questa crescita conservando la nostra stima - e la vostra stima - con la coerenza propria della nostra storia e con il coraggio che abbiamo sempre dimostrato nel proporre politiche capaci di coniugare i nostri interessi con quelli della portualità e dell'intero Paese".
Non a caso il presidente Guidi apre il suo intervento con queste argomentazioni, ribaltandole dal finale di relazione – a esse più consone – a quelle iniziali. Lo fa perché portate alla ribalta dalla conferma che la turbolenza che scuote il Paese e i mercati non è più elemento di crisi ciclico, ma è diventata una crisi di sistema: "Un pesante fardello posto sulla testa dei lavoratori e delle imprese" che tutto appesantisce e complica, facendone pagare le conseguenze soprattutto alla gente onesta. Per la cui difesa, contrapposta alla dilagante 'furbizia' sociale e cecità politiche del passato si sperava nel cambio della rotta nazionale imposto dalla nuova plancia governativa. Ma sinora così non è stato, lamenta il presidente di Angopi. Perché al momento non si vedono quei mutamenti necessari a correggere soprattutto le ingiustizie sociali. "Quelli che lavorano stanno peggio di prima", denuncia, constatando con rabbia crescente che ancora si colpisce il lavoro senza toccare le grandi ricchezze. "Ma come non vedere

Nelle foto di questa pagina: (in alto) Rara edizione di una stampa che ricostruisce la città di Trapani con indicazioni di bastioni, porte, chiese, conventi, palazzi e torri eseguita attraverso documenti del XVI e XVII secolo, eseguita nell'anno 1933 da Gustavo Bertolino di Favignana; (sotto) Foto d'epoca del porto di Trapani. Nella pagina seguente: Isole Egadi: colori e trasparenze delle acque di Cala Rossa di Favignana (a sin.) e del Faraglione di Levanzo nelle foto di Antonio Noto. Tutto il materiale è stato gentilmente fornito dalla libreria Ciccio Avola di Trapani



che su tutto incombe la formazione di un potere, di una disparità sociale? Due poli che sembrano vivere non in Paesi diversi, ma addirittura in secoli diversi, che non ha precedenti se non nel medioevo?”.
Lo ‘sfogo’ del presidente Guidi si prolunga per alcuni minuti, motivato dallo scabroso confronto tra un concreto anelito di giustizia ed equilibrio sociale e un Paese reale che gli contrappone più di un dubbio. Uno sfogo che non intende però mancare di riguardo soprattutto nei confronti di chi svolge comunque il suo ruolo con alto profilo, serietà ed impegno. “Ma di questi tempi occorre un pò di concretezza e anche un’assunzione di responsabilità diversa rispetto al passato”. Per Guidi, la situazione del Paese richiede a tutti di cambiare passo, di rinnovarsi. Una domanda di cambiamento, quindi, a iniziare dalla classe dirigente, invitata a smettere, una buona volta, “di dire sempre quello che devono fare gli altri!”. Infine, prima di addentrarsi alla scansione riguardante la categoria, vuole sgombrare il campo da possibili malintesi o equivoci. E, riferendosi anche all’Unione europea e ai principi che l’hanno ispirata a uomini che nel dopoguerra, usciti dalle precedenti immani follie, sapevano pensare in grande, afferma con decisione che ogni estremismo è pericoloso e non va sottovalutato. Perché: “Caino non è mai morto!”.
Poi la ‘full-immersion’ nel cuore della categoria degli ormeggiatori e barcaioli nonché l’esame dello shipping che l’attornia e le fa da riferimento operativo. La relazione completa del presidente Guidi è pubblicata più oltre. Qui basti una breve ricognizione, che inizia dalle situazioni dell’armamento, dei porti e dei relativi traffici. Nota saliente è il progressivo depauperarsi di un trend che sino pochi anni fa le stime degli esperti incredibilmente collocavano in costante, ascesa. In controtendenza a ciò è soprattutto il settore crocieristico, beneficiato dal relativo gigantismo navale. Gigantismo per altro adottato anche dall’armamento portacontainer per cercare di parare i tonfi dei noli attraverso una maggiore portata delle navi. Per cui, parlando di diciottomila teu già dal 2013, si può arguire che i porti dovranno adeguarvisi per non perdere ulteriori quote di traffico, ma col pericolo di scempi



ambientali. Il panorama si restringe quindi sulla complessa privatizzazione delle società di navigazione del gruppo Tirrenia, le cui - al momento dell’assemblea - altalenanti vicende sono minuziosamente spiegate dal presidente Guidi. Compresi gli effetti, anche indotti, che potrebbero coinvolgere i servizi tecnico nautici sul più ampio settore delle ‘autostrade del mare’.
Questioni comunitarie. Il delicato aspetto è esaminato da vari fronti. I più significativi di essi sono tre. Il primo riguarda la proposta di direttiva sull’aggiudicazione dei contratti di concessione, attualmente all’esame del Parlamento europeo. Provvedimento che merita attenzione poiché potrebbe avere future influenze anche sui servizi tecnico nautici italiani, che pure non essendo resi in regime di concessione, da più parti evocano mutamenti ‘pro mercato’. Sembra comunque – ed è il secondo punto d’evidenza – che in merito a ciò ai vertici europei dei trasporti si proceda con circospezione, stante i probabili contenuti di una proposta di normativa da emanare entro il 2013. Ovvero: “che la stessa Commissione terrà nella debita considerazione aspetti legati alla sicurezza, alla formazione del personale e agli oneri e obblighi per lo svolgimento del servizio pubblico”. Terzo riferimento Ue: la modifica di una normativa inerente, tra l’altro, il riconoscimento delle qualifiche professionali. Su questo, Guidi ricorda che la Corte di giustizia Ue nel 1998 precisò che gli *Stati membri possono imporre specifici requisiti professionali ai lavoratori operanti nei porti, restringendo quindi l’accesso a questo ‘mercato del lavoro’ senza che ciò determini alcuna violazione del*





diritto comunitario. Di conseguenza: "Stiamo quindi verificando se lo strumento possa essere utile per introdurre nell'ordinamento comunitario gli standard minimi europei per le qualifiche, l'istruzione e la formazione a suo tempo definiti in sede Eba".

Questioni di categoria. Ovviamente il successivo esame delle 'questioni interne di categoria' si prolunga su indicazioni e valutazioni di taglio specialistico. Riguardo l'aspetto generale è però da rilevare la sostanziale tenuta delle prestazioni, pur se inficiate dalle sofferenze di diversi Gruppi per via della prolungata crisi, con perdite percentuali anche a due cifre, nelle quali si evidenziano taluni porti della Sardegna. Guidi, poi, ascrive a favore della politica Angopi il sostegno - deciso ben prima dello scatenarsi della crisi - ai servizi inerenti al trasporto merci su navi traghetto, noti ormai come 'autostrade del mare'. E a chi ne vorrebbe comunque condurli in proprio, ricorda che: "Da sempre offriamo in termini operativi, organizzativi e professionali il massimo del supporto senza mai dimenticare i numerosi interventi di emergenza fronteggiati al fine della superiore tutela del bene comune". E che soprattutto, "Non siamo al 1997: è cambiato lo scenario, sono mutati i traffici e i vettori, è cresciuta la nostra qualificazione, non abbiamo perso un minuto a favore del costante ammodernamento sia nei mezzi che nella strumentazione di bordo". Proseguendo nell'esame, il presidente di Angopi s'imbatte nell'ipotesi Assoporti di modifica dell'art. 14. Di fatto, la disdetta dell'Accordo interassociativo siglato ormai cinque anni orsono e tuttora in ottima salute; come dimostrato dal corale diniego sia del cluster che lo sottoscrisse sia delle organizzazioni sindacali.

Due parole soltanto in merito alle Attività istruttorie per il rinnovo tariffario, alla luce del dalla situazione di crisi che investe l'intero comparto ("Che non è destinata a modificarsi nel prossimo futuro e di cui bisogna tenerne conto nell'incremento e/o rimodulazione delle tariffe"); nonché perdere di vista la posizione dell'Autorità garante, cui è affidata la vigilanza sulla corrispondenza delle regole di mercato alle norme di concorrenza. "Di cui bisogna tenerne conto nell'incremento e/o rimodulazione delle tariffe". Mentre: "Quando parliamo di efficienza del servizio va inteso, dobbiamo sempre intendere 'non disgiuntamente' qualità ed economicità del nostro servizio". Molte più parole, al contrario, per i capitoli fusioni - mobilità e professionalità. Nel primo caso Cesare Guidi è convinto assertore, ritenendo che esse proiettino la continuità della categoria. "Voglio essere una voce che risuoni e richiami a una realtà, presente e futura, fatta di elementi concreti, come una politica lungimirante che dà la coscienza all'intera nostra categoria", esclama. E il pensiero corre ai possibili, veloci mutamenti che nella portualità italiana potrebbero modificare i consolidati assetti dei Gruppi ormeggiatori e barcaioli. Rendendo così di stretta attualità la mobilità fra di essi. Mentre per la professionalità (sui cui aggiornamenti e qualificazioni la categoria ha compiuto ingenti investimenti) l'orientamento dovrebbe volgersi verso forme di professionalità sovranazionale compresa l'emanazione di brevetti europei. "Allora un ulteriore obiettivo diventa quello di creare ormeggiatori / barcaioli che abbiano un livello di qualificazione tecnico-professionale alto, tenuto conto delle caratteristiche corografiche delle varie portualità attestata dal riconoscimento dei certificati rilasciati all'interno degli Stati membri".

Elemento caratterizzante della XXIX Assemblea azionale Angopi è anche il rinnovo delle cariche sociali dell'Associazione, compresa quella dello stesso presidente Guidi. È un rinnovo che si colloca in un periodo molto delicato; motivo per cui sono da evitare errori. Pertanto, "Lo scopo un po' ambizioso, è quello di costruire una squadra coerente con quella che abbiamo avuto in campo fino a oggi, pur nel necessario rimpasto dove è comunque importante – inserendo nuove energie, anche in proiezione futura – non perdere di mira gli obiettivi su cui abbiamo appoggiato l'architrave strategica e operativa almeno da un decennio a questa parte". Sollecitato sin da prima dell'assemblea di Trieste dello scorso anno e adesso ancora invitato a soprassedere alle lusinghe di una quiescenza per altro da tempo maturata. E, "Allora dico che se volete io ci sono!", risponde alle insistenze. "È una sfida, non c'è dubbio. Un altro compito difficile. Io, come tanti, tantissimi ma diversamente da altri, non ho mai inteso né considerato che ricoprire un ruolo di rappresentanza sia ottenere una carica e godere della rispettiva rendita di posizione. L'ho, infatti, sempre vissuta e affrontata come una successione di sfide mai uguali. Per tutto questo e se ancora una volta mi chiedete di mettermi al servizio della categoria che mi ha dato molto e cui ho già cercato di dare, e, seppur questa futura responsabilità, qualora confermata, mi chiederà ancora di più, sono comunque felice di esserci offrendo impegno, pulsioni, passioni, volontà ed entusiasmo perché l'Angopi lo merita. Voi lo meritate".



INSERTO



Nulla fa per cercare di mitigare la sua rabbia, quando deve riavvolgere il filmato del doloroso, grave infortunio occorso al collega del Gruppo di Napoli Gennaro Casaburri. Ma quasi a voler sottolineare lo sconforto emotivo che lo assale di fronte ad avvenimenti del genere, Cesare Guidi, presidente di Angopi, entra immediatamente in argomento, proprio all'inizio della sua relazione, 'cappello' di cui non sentiva certo la mancanza.

Lo scorso trenta aprile, ancora una volta si è verificato un tragico infortunio. Gennaro, un giovane collega del Gruppo ormeggiatori e barcaioli del porto di Napoli, nella fase di ormeggio di una nave scivolava dalla banchina su cui stava operando e cadeva in acqua. Colpito dall'elica della nave per la quale stava operando ne subiva una grave ferita, pagata con l'amputazione dell'intera gamba sinistra, dopo che per svariati giorni si era drammaticamente temuto per la sua stessa vita. È l'ennesimo alto tributo: troppo! E non mi riferisco alla generica mancanza di sicurezza. Ma riprendendo la nota che a nome dell'intera categoria gli ho consegnato a Gennaro ho detto:

"Questo tragico e incredibile evento che è inimmaginabile potere raccontare se non si vive in prima persona ci lancia ancora una volta un messaggio che guai a noi se non raccogliamo. Nel nostro lavoro, infatti, anche nella prestazione più consueta e ordinaria può generarsi una terribile insidia. Non basta quindi l'esperienza, la professionalità, la competenza, il talento; bisogna, invece, svolgere il lavoro sempre e in ogni modo con la massima attenzione e concentrazione. Il minimo errore, o più semplicemente l'avere trascurato da qualche parte la dovuta e meticolosa accortezza nei comportamenti e nelle azioni pur avendo la massima padronanza delle nostre capacità, nel momento meno aspettato tale disattenzione ti presenta il conto nella sua crudele dimensione".

Il nostro impegno, allora, deve essere quello di non rassegnarsi a questi tragici eventi e soprattutto non considerarli come una fatalità. Ma ci devono essere sempre più d'insegnamento per infondere la necessaria cultura del rispetto verso il rischio che è comunque intrinseco in ogni operazione. Non si può morire nel lavoro e non possiamo assolutamente procurarci e subire tali invalidanti menomazioni. Credo che in questa assemblea dobbiamo impegnarci ad affrontare questo problema con la massima determinazione possibile. E porci la questione con forza: prima di tutto nei confronti di noi stessi e poi verso gli altri, facendo sentire ancora più forte la nostra voce, affinché non si consumino altri inaccettabili, tragici eventi. Si tratta di mettere al primo posto il valore del rispetto della nostra incolumità, le necessarie condizioni per garantirla, facendo di questo obiettivo fonti di aggregazioni, crescita sociale, realizzazioni personali e soprattutto diritti.

Per onorare Gennaro, al quale sono giunti messaggi di vicinanza da tutti noi e da parte dell'intera portualità napoletana, in segno di espressione di vero affetto nei confronti di questo giovane ormeggiatore - barcaiolo vi invito a tributargli un forte applauso ….. Grazie! E grazie a Gennaro che, nonostante tutto, ha voluto essere qui; e lo chiamerei qui sul palco perché Marco Mandirola, colpito anche lui da grave incidente, gli consegni una targa in ricordo e testimonianza di questo momento di affettuosa vicinanza.

Rivolgendosi direttamente a Gennaro Casaburri, prende poi la parola Marco Mandirola, presidente mondiale di IBLA – International Boatmen's Linesmen's Association.

"Gennaro, io voglio ringraziarti. Ringraziarti per il tuo coraggio di essere qua oggi. Te lo dico perché, anche se in maniera meno invasiva, anche io ho subito un colpo; perciò so che ci vuole coraggio specialmente nei primi tempi a mostrarsi in pubblico, a mostrare le proprie cicatrici davanti agli altri. Sappi, però, che sono le nostre medaglie!







In alto e sopra: quattro momenti dell'affettuoso omaggio dei colleghi ormeggiatori - barcaioli



Abbraccio di Gruppo



Una cena per fargli sentire la propria amicizia e vicinanza. Ed eccola, con il Gruppo partenopeo al gran completo, organizzata il 1° giugno, in occasione della quale a Gennaro Casaburri è stata indirizzato un messaggio scritto con il cuore.

I TUOI COLLEGHI

Carissimo amico nostro, ringraziamo Dio che sei ancora tra noi, ci hai fatto mettere davvero paura! Ci hai fatto stare in pensiero ogni giorno sempre di più. Però noi sapevamo che in quel piccolo uomo c'era una grande forza e insieme a te non abbiamo mai mollato. Tu sei un ormeggiatore atipico; un ormeggiatore esemplare che si mette sempre a disposizione con tutti. Sei il nostro orgoglio e sicuramente sarebbe stata una grave perdita. Ma fortunatamente ci sei e resterai ancora tra noi, anche perché la tua forza equivale a 2 ormeggiatori di 100 Kg. Questo giorno per tutti noi è davvero speciale, e nemmeno immagini quanto il tuo incidente ci ha fatto capire tante cose. Ti vogliamo davvero bene.







Nelle foto: immagini della festa e (sotto) Gennaro Casaburri col capogruppo Antonio Di Bernardo (a ds.) e con Giacomo Scarpati, uno dei piloti del porto di Napoli





INSERTO



ONORI A GENNARO (*)

Basta con gli incidenti sul lavoro! È un dramma che non possiamo più accettare. Lo scorso 30 aprile, ancora una volta si è verificato un tragico infortunio. Gennaro(*), un giovane collega, nella fase di ormeggio, scivolando in acqua dalla banchina e quindi colpito dall'elica dell'unità per la quale stava operando, è rimasto gravemente ferito pagando con l'amputazione dell'intera gamba sinistra dopo che addirittura per svariati giorni drammaticamente si è temuto per la sua stessa vita.

È l'ennesimo alto tributo, troppo! E non mi riferisco al richiamo della generica mancanza di sicurezza, ma riprendendo la nota che in nome dell'intera categoria gli consegnato a Gennaro, ho detto: "Questo tragico e incredibile evento, che è inimmaginabile poter raccontare se non si vive in prima persona, ci lancia ancora una volta un messaggio che guai a noi se non raccogliamo." Nel nostro lavoro, infatti, anche nella prestazione più consueta e ordinaria, può generarsi una terribile un'insidia. Non basta quindi, l'esperienza, la professionalità, la competenza, il talento. Bisogna invece svolgere il lavoro sempre e in ogni modo con la massima attenzione e concentrazione. Il minimo errore, *o più semplicemente* aver trascurato da qualche parte la dovuta e meticolosa accortezza, *nei comportamenti e nelle azioni*, pur avendo la massima padronanza nelle nostre capacità, nel momento meno aspettato tale disattenzione ti presenta il "conto" nella sua crudele dimensione.

Il nostro impegno, allora, deve essere quello di non rassegnarci a questi tragici eventi e soprattutto a non considerarli come una fatalità. Ma ci devono essere sempre più d'insegnamento per diffondere la necessaria cultura del rispetto verso il rischio che è comunque intrinseco in tutte le operazioni. Non si può morire nel lavoro e non possiamo assolutamente procurarci e subire tali invalidanti menomazioni.

Credo che in questa Assemblea dobbiamo impegnarci ad affrontare questo problema con la massima determinazione possibile e porci la questione, *con forza*, prima di tutto nei confronti di noi stessi e poi verso gli altri facendo sentire ancora più forte la nostra voce, affinché non si consumino altri inaccettabili tragici eventi.

Si tratta di mettere al primo posto il valore e il rispetto della nostra incolumità e le necessarie condizioni per garantirla, facendo di questo obiettivo fonte di aggregazione, crescita sociale, realizzazione personale e soprattutto di vita.

Per onorare Gennaro al quale sono giunti messaggi di vicinanza da tutti noi e da parte dell'intera portualità napoletana, in segno di espressione di vero affetto nei confronti di questo giovane collega ormeggiatore barcaiolo vi invito a un forte applauso. *[...]*

(*) Gennaro Casaburri, ormeggiatore-barcaiolo Gruppo Napoli





MA ANCHE UN RINGRAZIAMENTO

Cari colleghi voglio ringraziarvi subito. Vi ringraziamo perché avete aderito al nostro invito dimostrando, ancora una volta con la vostra numerosa presenza, interesse e attenzione verso la nostra Associazione.
E la cosa assume ancora più importanza in quanto voi che siete qui rappresentate una qualificata componente di chi vive quotidianamente nei porti, sulle banchine e nelle rade. Uno spaccato di coloro che con il proprio lavoro contribuiscono a creare l'efficienza e quindi la ricchezza della nostra portualità.
Questa è una Angopi che con voi e con i tanti nostri colleghi, non è stata, non è e non sarà mai assente. Nei suoi trent'anni di vita, oltre che organo di rappresentanza e di tutela, come un fiume carsico ha contribuito a formare le coscienze di molti. È quindi diventata uno strumento di crescita culturale e di emancipazione, luogo di dibattito e di proposte contribuendo alla divulgazione e conoscenza – non solo verso gli altri ma anche in noi stessi – del valore del nostro servizio.
Ci impegneremo a sviluppare questa crescita conservando la vostra stima, con la coerenza propria della nostra storia e con il coraggio che abbiamo sempre dimostrato nel proporre politiche capaci di coniugare i nostri interessi con quelli della portualità e del Paese.

I PERCHÈ DELLA CRISI

Apro con questa premessa, consapevole che tali argomentazioni dovrebbero caratterizzare la parte finale della relazione, ma le turbolenze che stanno scuotendo i paesi e mercati confermano che la crisi non è più un evento ciclico ma appunto, è diventata crisi di sistema, un pesante fardello posto sulla testa dei lavoratori e delle imprese.
Una crisi, quindi, che sempre più appesantisce e complica la nostra vita, il nostro lavoro, le relazioni. Ed emerge peraltro, nonostante i problemi drammatici del paese, la terribile tendenza della coazione a ripetere degli stessi errori, facendoli ancora una volta pagare alla gente – soprattutto onesta – e non a coloro che li hanno commessi e che, una volta salvati da un fallimento certo, hanno ripreso imperterriti a comportarsi nella stessa maniera irresponsabile di prima (i famosi mercati).
E qui emergono i limiti di una classe politica che in questi decenni ha consentito di ridurre l'intero Paese in queste condizioni: un Paese sull'orlo della catastrofe, reso impotente di fronte ai saccheggi delle varie oligarchie e irriso in tutta Europa e nel mondo.
Assieme a questo, e per di più, si è favorita e sviluppata la "filosofia della più deteriore furbizia". Infatti, fregare una legge, non pagare un tributo, passare avanti a chi è per primo in fila, sembra un merito, un'astuzia e una abilità della quale andare orgogliosi e vantarsi.
Poi è intervenuto l'attuale Governo di "emergenza nazionale" che con i suoi rappresentanti – sobri nelle parole e negli atteggiamenti esteriori – ci hanno parlato di efficienza, innovazione, modernizzazione, creatività, merito. Personalmente sono stato felice per il cambiamento. Obiettivi come: "Salva Italia" e poi "Cresci Italia" non potevano che attirare le mie speranze. Ma ahimé a oggi non vedo quella discontinuità e quei mutamenti necessari innanzitutto per una maggiore giustizia sociale. Quelli che lavorano stanno peggio di prima: pagano più tasse, hanno meno pensioni e non vedono un'uscita dalla crisi. Ancora una volta ci troviamo di fronte a politiche che colpiscono il lavoro senza toccare le grandi ricchezze. Ma come non vedere che su tutto incombe la formazione di un potere e di una disparità sociale, due poli che sembrano vivere non in Paesi diversi ma addirittura in secoli diversi, che non ha precedenti e ci riporta al Medio Evo?
Ormai sempre da più parti si denunciano i compensi troppo alti della tecnocrazia: non parlo degli emolumenti che percepiscono questi manager per non richiamare cose già dette e ridette, basta rileggersi qualche mia passata relazione. Ma il punto è: in che tipo di società viviamo, dove la grande maggioranza degli italiani guadagna appena poco più di mille €uro il mese cioè decine di migliaia di volte in meno rispetto ai noti manager. Vi ricordo che nella relazione annuale di Bankitalia il governatore Visco afferma che il reddito reale disponibile delle famiglie di operai nel 2010 è di 13.249 € annui. Mi chiedo: si erano mai viste distanze così abissali?

E allora è davvero pensabile poter modernizzare il paese colpendo i precari e i giovani, smantellando i diritti e le tutele, attaccando agli ammortizzatori sociali, e le pensioni? Falcidiando i pensionati presenti e futuri?
Ma dove vivono questi nostri esimi e autorevoli rappresentanti: sulla luna? Dediti come sono a rincorrere i meccanismi degli "spread" e del mercato.
Voglio anche dire. Ma chi sono questi misteriosi mercati che con un semplice clic bruciano miliardi in un batter d'occhio cui stiamo ancora una volta affidando il governo della società umana. Cioè a un'entità che per sua natura è solamente speculativa. Prendi i soldi e scappa. E poi questi sono i risultati.
Di qui occorrerebbe ripartire con un nuovo "indirizzo" morale, etico, intellettuale, politico ed anche economico, dove la ricchezza non si misuri semplicemente col denaro, dove l'economia di carta non si può mangiare l'economia reale, dove la finanza non comanda sull'impresa, rimettendo al posto di comando una politica che lasci i dogmi del liberismo e prenda le difese del 99% della società.

LO STUPORE DI ELISABETTA

Francamente, poiché credo che gli esimi professori di economia in larga parte cultori di questo sistema si trovino poi ad avere uno scarso impatto sulle cose del mondo, in questa come in altre occasioni, li paragono alla mosca cocchiera di Fedro, pronta a esclamare «*Aremus*!»; questo lo affermo serenamente e senza dover ricorrere alle parole di un qualsiasi pericoloso "sovversivo" ma semplicemente citando l'autorevole Regina Elisabetta II d'Inghilterra che in visita alla London School of Economics, non ha potuto fare a meno di esclamare: «*Com'è possibile che nessuno si sia accorto che stava arrivandoci addosso questa crisi spaventosa*?».
Allora questi esimi professori dov'erano? La verità è che di fatto, tutti quanti immersi nella loro saccenza, hanno perso il contatto con la realtà; tracotanti negli atteggiamenti. Forse ed anche per conto delle loro condizioni di vita, favorite da mille agi, non hanno una vera idea di cosa sia la crisi e che effetti drammatici stia avendo sulla gente. Ma una classe dirigente che non sa occuparsi dei bisogni dei suoi cittadini è l'antitesi della democrazia e sono anche queste le motivazioni che inducono la gente a giudicarli e considerarli come degli inetti, degli incapaci; prigionieri come siamo dei governi tecnici, Memorandum, lettere più o meno segrete; tutte iniziative viste come oppressive e fonti di radicale critica del sistema.
Ed è anche per questo che "movimenti antagonisti", collettori privilegiati dell'insoddisfazione sociale verso il sistema partitico attirano la simpatia e il voto di chi ha perso ormai totalmente fiducia nel sistema istituzionale che tanto male sta governando i Paesi e l'Europa, creando quel cortocircuito che da un lato *i*) fa prendere corpo all'astensionismo come protesta sociale – se guardiamo i risultati elettorali dell'ultimo periodo appare chiaro che in quasi tutt'Europa gli elettori hanno disertato le urne convinti che il loro voto sia ormai inutile e che le democrazie abbiano poco potere nei confronti del mercato; mentre dall'altro *ii*) occupano sempre più spazi e sono premiati, come dicevo, movimenti fuori dal quadro tradizionale delle rappresentanze, che – forti e motivati in particolare su alcune questioni: sul rifiuto totale del sistema dei partiti, sulla cacciata dei corrotti, sugli sprechi e i costi della politica, sulla democrazia economica, sull'ambientalismo…, e ancora di più su una critica spietata verso l'Unione europea e verso l'€uro, di cui ci si augura addirittura la scomparsa – s'incuneano nella debolezza e nella generale insipienza a testimonianza di quel fallimento di una classe dirigente che non sa più parlare ai propri cittadini, preoccupati solo dello spread e delle banche perdendo di vista la centralità del lavoro, lo sviluppo di una politica industriale ed economica orientata a un modello che sia socialmente compatibile.
Con questo mio sfogo non voglio mancare di riguardo soprattutto nei confronti di chi svolge comunque il suo ruolo con alto profilo, serietà e impegno, ma di questi tempi occorre un po' di concretezza e anche un'assunzione di responsabilità diversa dal passato. Questa crisi richiede a tutti di cambiare passo, di innovarsi superando logiche oligarchiche e autoreferenziali. Una domanda di cambiamento, quindi, che inizi da una classe dirigente che la smetta una buona volta di dire sempre quello che devono fare gli altri.
Ed anche qui, prima di affrontare le nostre questioni interne iniziando dai provvedimenti che sono in discussione a Bruxelles, voglio sgombrare il campo da qualsiasi eventuale equivoco affermando che ogni estremismo è pericoloso e non va sottovalutato.
Caino non è mai morto.
L'Europa, aborrendo alle idee simili e contagiose di un terribile passato, ha bisogno di buon senso, ragionevolezza, moderazione; deve resistere agli estremismi, nazionalismi, xenofobie senza arrendersi mai, difendendo il suo pensiero ragionevole. La UE è nata come



risposta alle follie, ai totalitarismi e all'orrore della seconda guerra mondiale: non è pensabile che si ripresenti quell'inferno che brucia addirittura ancora sulla nostra pelle di noi, figli dell'immediato dopoguerra.
La Ue va quindi protetta ogni giorno contrastando le insoddisfazioni dai possibili effetti disastrosi. Se fallisce l'Unione, l'€uro, fallisce l'Europa. Un'Europa – lo dico per l'ennesima volta – che adotti finalmente vere politiche di crescita per la piena occupazione e non avere al centro della sua strategia il tasso d'inflazione, l'esasperato rigore e il pareggio di bilancio.
Questo è il cammino che offre un quadro di maggiore stabilità e che impedisce la concreta fine di un grande progetto politico concepito dopo la seconda guerra mondiale, quando le classi dirigenti erano ancora capaci di pensare in grande.
Il mio appello sostanziale è dunque quello di non lasciarci prendere in ostaggio con estemporanee e dannose fughe in avanti evitando che si ripeti ciò che è accaduto da noi e che per esempio sta accadendo in Olanda modello di civiltà e democrazia liberale, dove il partito di Geert Wilders trattato da alleato sta distruggendo la reputazione di quel Paese.

L'ANALISI

In occasione del nostro annuale appuntamento non si può prescindere, come di consueto, da un'analisi dei temi e delle problematiche che in quest'ultimo periodo abbiamo affrontato e che in ogni caso influenzano o possono influenzare il nostro ruolo presente e futuro comprese le proposte provenienti dal livello comunitario. Ovviamente non voglio dilungarmi oltremodo da quello che è il settore di nostro interesse, la portualità – il comparto marittimo portuale – fortemente investito dalla crisi mondiale che stiamo vivendo, che ha rallentato un processo che fino a qualche anno fa s'immaginava continuo e crescente.
Registriamo che in quest'ultimo anno si sono avverate le più nere previsioni, senza che nessuna delle misure invocate, per frenare il degrado del sistema, soprattutto in Europa, sia ancora stata presa, dimostrando nei fatti che il contrasto con politiche di mero riequilibrio di bilancio si sta rivelando ovunque inefficace soprattutto quale premessa per la ripresa dello sviluppo e per la crescita.
Il contesto in cui vanno poste le questioni e i ragionamenti si collocano quindi in questo quadro. Ricordo che non basta considerare le azioni in un singolo porto, o carrier, occorre invece esaminare l'insieme dei risultati dei vari attori per analizzare e capire compiutamente il panorama complessivo.



ALCUNI DATI.

Lo scorso anno, nel settore del trasporto container le tariffe hanno subito un vertiginoso peggioramento, con rate di nolo spesso inferiori ai costi di gestione delle navi. Per fronteggiare tale congiuntura le maggiori compagnie stanno eseguendo un'autentica corsa verso nuove e sempre più grandi portacontainer, con l'ordine di una serie di navi (è prevista la consegna tra 2013-2015) da 18.000 teu. [18.000*6.1 = 110Km]. Questi enormi "cassoni" (di 1.312-piedi di lunghezza) nominati "I vasi 'Tripla-E' [Economia (economics) di scala, Efficienza (efficiency), Ambiente (environment)]" favoriranno la riduzione dei costi del trasporto così come la riduzione delle emissioni di CO^2, ma nello stesso tempo imporranno la realizzazione in molti scali di opere portuali, strutture e dragaggi che pur di accoglierle devasteranno il loro territorio. E tutto questo anche perché? Perché le merci provenienti dalla Cina possano continuare a costare al dettaglio pochi centesimi. Non voglio dire che le grandi compagnie hanno commissionato questi giganteschi "Vasi" portacontainer con il solo scopo di fare gli interessi cinesi, oltre che ai loro, ma il punto è: ma il mondo può continuare a consumare e a distruggere le risorse naturali in questo modo?
Nel segmento dei carichi secchi (dry bulk) i noli sono scesi all'inizio di febbraio di quest'anno, al livello più basso da ventisei anni a questa parte, tant'è che si sta registrando un forte incremento delle demolizioni, con cifre record che quest'anno da sole superano il numero delle unità demolite nel corso dei tre anni precedenti, spingendo diversi cantieri asiatici alla riconversione della loro attività da costruttori a demolitori.
Nel trasporto di greggio negli ultimi anni vi è stata una netta contrazione dei traffici a seguito dell'apertura di nuovi oleodotti. La logistica del prodotto sta poi subendo forti trasformazioni sia per l'introduzione di nuove tecnologie, che per lo spostamento dei luoghi di raffinazione da Occidente a Oriente, dove sono in costruzione impianti di grandissima capacità. Questo sta già comportando in Italia ed Europa la chiusura di molte raffinerie e altre sono in via di dismissione.

PRIVATIZZAZIONE GRUPPO TIRRENIA

Come noto, l'art. 19 ter del d.l. 135/2009 ha, tra l'altro, previsto, al fine di adeguare l'ordinamento nazionale ai principi comunitari in materia di cabotaggio marittimo

e di liberalizzazione delle relative rotte, la privatizzazione della Società Tirrenia e delle Società regionali Caremar, Saremar, Siremar e Toremar. Per queste ultime, la medesima disposizione di legge prevedeva il preventivo trasferimento a titolo gratuito alle rispettive Regioni di competenza, che, nel caso della Campania doveva accompagnarsi alla cessione, sempre a titolo gratuito alla Regione Lazio del ramo d'azienda per l'esercizio dei collegamenti con le isole pontine, cessione che ha portato alla costituzione di Laziomar.
Le Regioni interessate hanno posto in essere gli atti di perfezionamento del trasferimento, salvo la Sicilia che con una specifica cordata ha inteso a concorrere a titolo oneroso per l'acquisto della Società Siremar. Tralasciando le vicende che hanno portato all'amministrazione straordinaria di Tirrenia e della stessa Siremar, attualmente è in via di definizione la privatizzazione della prima, per la cui conclusione è stato necessario ridefinire la composizione societaria dell'acquirente, Compagnia Italiana di Navigazione (CIN), a seguito dei rilievi fatti dalla Commissione Europea.
A dire il vero anche rispetto al nuovo assetto Societario l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha avviato un'istruttoria, per verificare se l'acquisizione di Tirrenia da parte di CIN crei una posizione dominante sulle rotte da e per la Sardegna. A giudizio dell'Antitrust, che per quanto tardivo, appare condivisibile, l'operazione determinerà effetti strutturali sulle rotte Genova - Porto Torres, Genova - Olbia e Civitavecchia - Olbia per il trasporto passeggeri e Genova - Olbia e Livorno - Cagliari per il trasporto merci.
La sovrapposizione tra le attività di Tirrenia e Moby ridurrà molto la concorrenza e le corse, con il rischio di incrementi dei prezzi sui servizi offerti. Inoltre, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha sottolineato l'integrazione verticale tra le attività di gestione dei terminali marittimi e dei servizi di rimorchio – di Moby e Tirrenia – e i servizi di trasporto marittimi di passeggeri e merci, rimarcando i rischi di discriminazione per gli operatori concorrenti non integrati.
Circa la Siremar, il Tribunale Amministrativo Regionale per il Lazio ha accolto il ricorso presentato dalla Società Navigazione Siciliana (SNS), costituita da Ustica Lines e Caronte & Tourist, ed ha annullato la sua aggiudicazione alla Compagnia delle Isole (CDI), società partecipata indirettamente e in maniera minoritaria dalla Regione Siciliana che, per tale acquisizione, ha ricevuto un aiuto di Stato, ritenuto illegittimo dai giudici amministrativi. Occorrerà ora capire cosa l'Amministrazione straordinaria intenderà fare per perfezionare la vendita della Società.
Ancora non definite appaiono le sorti di Caremar, Laziomar e Saremar, non avendo ancora provveduto le rispettive Regioni a definire il bando di gara per la prevista privatizzazione. C'è da dire che fra le citate Società, la Caremar appare quella con maggiori difficoltà, sia per il credito vantato nei confronti di Tirrenia, al cui passivo la Caremar ha provveduto a insinuarsi, sia per l'attuale gestione regionale che impone alla Società servizi aggiuntivi senza prevedere contributi per la copertura dei costi. Tale situazione comporta forti ritardi nei pagamenti dei fornitori, ivi compresi i nostri Gruppi e al riguardo ci siamo attivati per incontrare i rappresentanti regionali cui illustrare le nostre criticità.
Definita al momento è solo la questione della Toremar, venduta alla Moby, vettore già presente nei medesimi collegamenti. Comunque lo scenario che oggi caratterizza i collegamenti con l'arcipelago toscano appare quello che *verosimilmente* sarà riprodotto nei collegamenti con le altre isole minori.
Con questa brevissima analisi sul traffico container, dry bulk, trasporto del greggio, la situazione delle società del Gruppo Tirrenia, ma anche di positivo la crocieristica che ha dimostrato una sua *solidità*, voglio significare che questi dati e considerazioni dovrebbero indurci – tutti noi ormeggiatori/barcaioli – di tentare in ogni caso di andare un po' a fondo delle questioni, senza fermarsi alla superficie dei fenomeni come a volte sembra emergere.

QUESTIONI COMUNITARIE

Diverse sono le recenti iniziative comunitarie sulle quali, viste le ricadute che potrebbero avere per i nostri servizi, ritengo opportuno condividere con voi alcune riflessioni, rinviando ad Alessandro Serra, la prevista informativa sull'attività dell'EBA per maggiori dettagli sul loro contenuto e sull'attività posta in essere a tutela della categoria.
Partirei dalla proposta di Direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, attualmente all'esame del Parlamento.
Si tratta di un'iniziativa avente lo scopo di ridurre l'incertezza che grava sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, nel senso di garantire un effettivo accesso al mercato a tutti gli operatori economici dell'Unione, nel caso in cui un'amministrazione aggiudicatrice decida di affidare alcuni compiti di interesse pubblico a un soggetto esterno.



IL RILASCIO DELLE CONCESSIONI

In particolare, il provvedimento introduce norme per le procedure riguardanti il rilascio di concessioni il cui valore, nel caso di concessioni di servizi, deve essere superiore a 2,5 milioni di €. Proprio dalla presenza nel campo di applicazione della proposta di Direttiva della concessione di servizi, intesa come un contratto a titolo oneroso stipulato fra la pubblica amministrazione e un operatore economico avente per oggetto la prestazione di servizi, nascono le preoccupazioni circa l'estendibilità o meno dell'emananda normativa comunitaria al servizio di ormeggio e battellaggio.

È vero che in Italia i nostri servizi non sono resi in regime di concessione; è altrettanto vero, però, che è difficile immaginare uno scenario in cui il Parlamento Europeo adotta una Direttiva che per i servizi portuali troverebbe applicazione solo nel caso in cui gli stessi sono già prestati in regime di concessione. Per inciso, ricordo che nel nostro Paese più di un tentativo di prevedere il ricorso alla concessione come strumento per svolgere il servizio di ormeggio e battellaggio è stato recentemente posto in essere. Infatti, giova ricordare che nella segnalazione della Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato del 14 dicembre dello scorso anno è acclarato che – per favorire la "massimizzazione dell'efficienza" e nel contempo la necessità di "minimizzare le tariffe" – attività come le nostre devono essere assegnate attraverso procedure pubbliche e affidate secondo regole di concorrenza per il mercato. Gli fa eco il superiore Ministero che afferma come "non infondata", al fine di un rinnovamento e ammodernamento del settore, l'introduzione di regole "per il mercato". Ancora più espliciti e radicali alcuni presidenti di Port authority che in un loro recente consiglio stilano e approvano un documento di riforma dell'art. 14 della 84/94 avocando a sé il potere di stabilire le tariffe e soprattutto la scelta dei concessionari dei nostri servizi!! Su questo tema torno in modo più approfondito *infra*.

Tornando al quadro comunitario non vanno, peraltro sottovalutate le affermazioni fatte dal Commissario della Unione Europea ai trasporti, Kallas, in base alle quali è da ritenersi scontata l'applicabilità della Direttiva sulle concessioni anche ai servizi portuali, salvo verificare la necessità di introdurre per i medesimi alcune norme complementari. Lo stesso Kallas ha, inoltre, affermato, che il suo obiettivo è di creare condizioni che possano standardizzare a livello europeo le modalità di accesso al mercato dei servizi portuali.

Il richiamato intervento del Commissario ai trasporti mi pare risolva anche le questioni sorte a seguito dell'approvazione del Libro Bianco sui trasporti, riguardanti, *in particolare*, lo strumento che la Commissione Europea avrebbe adottato per dare pratica applicazione ai principi contenuti in quel documento e, in particolare, a quelli relativi alle modalità di accesso al mercato dei servizi portuali.

Al riguardo ricordo che, anche grazie alle iniziative dell'Angopi, nel parere che il Parlamento Europeo ha formulato sul citato Libro Bianco era scomparso ogni riferimento ai servizi portuali, essendo stata di fatto confermata la diversa visione fra i due Organismi comunitari che negli anni passati aveva comportato il rigetto delle due proposte di Direttive dell'allora Commissario De Palacio.

A giudicare dalle richiamate affermazioni di Kallas, la precisa posizione assunta dal Parlamento non pare indurre la Commissione a soprassedere dalla definizione di una disciplina comunitaria dei servizi portuali.

In effetti, anche in occasione di un'iniziativa sui STN, organizzata dall'Autorità portuale di Venezia agli inizi dello scorso mese di marzo, Theologitis, Capo dell'unità trasporti marittimi e politica portuale della Commissione Europea, aveva anticipato l'avvio di una fase di consultazione fra tutti gli operatori interessati, finalizzata alla definizione entro la fine del 2013 di una proposta di normativa.

Circa il contenuto di tale normativa mi sono, comunque, parse rassicuranti le parole di Theologitis, laddove è stato affermato che la stessa Commissione terrà nella debita considerazione aspetti legati alla sicurezza, alla formazione del personale e agli oneri e obblighi per lo svolgimento del servizio pubblico.

Devo con rammarico sottolineare che, nonostante la rilevanza dei temi in discussione, l'atteggiamento dell'EBA è stato in questa occasione piuttosto passivo. Al citato seminario sono stati presentati diversi modelli di organizzazione portuale con particolare attenzione alla disciplina e alla gestione dei STN intesi non solo come essenziale strumento per garantire la sicurezza all'interno di un porto, ma anche come leva per la competitività degli scali stessi. Sono intervenuti rappresentanti istituzionali e operatori di alcuni fra i principali scali marittimi europei tra i quali: David Whitehead Director of British Ports Association; Victor Schoenmakers Director of European & International Affairs - Port of Rotterdam Authority; Tom Elm Christensen Director of Danish Ports Association; José Alberto Carbonell General Manager of Barcelona Port Authority (su Barcellona ascolteremo poi alcune novità) mentre la relazione introduttiva è stata esposta dal prof. Stefano Zunarelli il quale parlando dell'ormeggio ha sostenuto la: Possibility of self-handling by shipowners and by terminal operators; *ii*) MEC (Mooring Exemption Certificate). Ha asserito altresì che l'opera di maneggio, stesura, regolazione dei cavi di ormeggio su molte navi non richiede alcuna particolare perizia o specializzazione. Ergo se questo è l'assunto non possono esistere elementi a favore della proposta di intervenire a livello comunitario sulla difesa del modello ma

neppure quella di fissare standard e requisiti professionali degli ormeggiatori. Mentre per il Boat Service No need of public service regulation *ii*) No mention in EU documents. Per tutte queste ragioni che non attengono solo "la felice anomalia" italiana ma l'intera Eba, è indubbio che c'erano importanti stimoli cui poter rispondere o perlomeno confrontarsi.

Quanto posto in essere finora presso il Parlamento Europeo e mi riferisco, in particolare, ai colloqui con diversi Parlamentari europei e alla produzione di un emendamento, *teso a prevedere* l'esplicita esclusione dei STN dal campo di applicazione dell'emananda Direttiva, dovuto pressoché esclusivamente al lavoro svolto dall'Angopi, nella generalità dei casi congiuntamente alla Fedepiloti con la quale, e opportuno rilevare, ci lega un rapporto di relazioni e di reciprocità e perché non dirlo!, di vera vicinanza e comunità d'intenti. E questo giova anche in campo europeo dove il modello italiano si presenta come unica specificità e peraltro fortemente inviso da alcune nostre "consorelle" seppur tale avversione ultimamente sembra essersi un po' stemperata.

Assolutamente funzionali alla nostra attività in sede comunitaria sono i rapporti di collaborazione con l'Ufficio di Confcommercio di Bruxelles e sono certo lo diventeranno anche quelli con la sede della capitale Belga della Lega Coop, con i quali abbiamo recentemente avuto un primo contatto.

Sempre in ambito comunitario segnalo un'altra proposta di Direttiva, riguardante la modifica di una normativa del 2005 inerente, tra l'altro, il riconoscimento delle qualifiche professionali. Sul punto voglio ricordare che la Corte di Giustizia CE, con sentenza 12 febbraio 1998 causa C-163/96, ha precisato che gli "*Stati membri possono imporre specifici requisiti professionali ai lavoratori operanti nei porti, restringendo quindi l'accesso a questo "mercato del lavoro" senza che ciò determini alcuna violazione del diritto comunitario.*"

Stiamo quindi verificando se lo strumento possa essere utile per introdurre nell'ordinamento comunitario gli standard minimi europei per le qualifiche, l'istruzione e la formazione a suo tempo definiti in sede Eba.

È inutile sottolineare che, in considerazione delle spinte liberiste che stanno interessando la nostra categoria sia in ambito comunitario che nazionale, sarebbe quanto mai opportuno poter definire standard professionali minimi per l'accesso alla professione aldilà delle considerazioni del citato professore.

UNO SGUARDO AI NOSTRI DATI

Trattando le nostre più specifiche questioni interne, *una valutazione* consuntiva, alla luce dei dati in nostro possesso, consente di osservare – comparando il 2011 al 2010 (mancano solo 7 Gruppi è quasi un record) – che registriamo complessivamente una sostanziale tenuta sulle prestazioni e, anche per effetto dell'intervenuto adeguamento tariffario, un aumento medio attorno al 4.50%. Questo risultato – ancora più significativo se si tiene conto della congiuntura internazionale – testimonia che al momento e complessivamente l'intera categoria non è febbricitante nonostante che il nostro commercio risenta dei molteplici condizionamenti ma soprattutto della stagnazione della nostra economia.

Certo nella media c'è chi soffre e anche pesantemente, abbiamo, infatti, diversi Gruppi che registrano perdite percentuali a due cifre. Nella suddivisione per macro aree geografiche risulta essere la Sardegna la più penalizzata dall'attuale congiuntura.

Ma ciò che mi preoccupa di più è l'attuale situazione generale dell'economia italiana e la perdita di competitività delle nostre imprese e quindi la conseguente contrazione dell'export dei prodotti italiani, un fenomeno che deriva dal rallentamento degli scambi mondiali, ma anche da carenze del nostro sistema infrastrutturale e logistico. Se aggiungiamo a tutto questo la speculazione in corso risulta inevitabile la contrazione della domanda interna e, quindi, la riduzione dei consumi da parte delle famiglie.

C'è inoltre da considerare che non a caso in Italia, le citate privatizzazioni, rischiano di trasferire la soddisfazione delle esigenze ed obblighi sociali oggi in capo al settore pubblico ad alcuni privati che hanno come precipuo obiettivo quello di realizzare profitti. Profitti che possono derivare anche con la contrazione dei traffici e quindi diminuzione delle corse e dei collegamenti nonostante vengano confermate le sovvenzioni.

E qui voglio dire. Come Angopi, ormai da parecchi anni, abbiamo ritenuto importante valorizzazione la modalità marittima, al fine di supplire la congestione delle reti di trasporto terrestri ed ai conseguenti dannosi effetti in termini di costi e di inquinamento ambientale. Tenuto conto delle caratteristiche dei vettori dedicati a questa tipologia di traffico per l'ottimizzazione dell'incontro "camion/nave, nave/porto" abbiamo voluto inserirci nella molteplicità dei soggetti che concorrono a realizzare tale virtuoso ciclo offrendo il nostro apposito sostegno. Infatti, dal 1999 ad oggi nessun incremento tariffario ha riguardato tale traffico avendo in questo modo i Gruppi fornito il proprio convinto contributo alla politica di riequilibrio modale del nostro sistema trasportistico, politica promossa sia in sede comunitaria che nazionale. Non vanno neppure sottovalutati quei casi – in cui le Autostrade del Mare che hanno rappresentato una novità – dove è stata definita una tariffa *ad hoc* inferiore anche di oltre il 70% a quella applicata alle navi tradizionali.

Ora, desta non poche perplessità l'iniziativa portata avanti da alcune compagnie armatoriali dedicate a questi traffici che avanzano la richiesta di poter svolgere – nei terminal adeguatamente attrezzati dal punto di vi-

sta infrastrutturale e delle dotazioni tecnologiche, con proprio *personale in possesso comunque dei requisiti previsti* dalle vigenti normative (anagrafico, psicofisico e professionale) poter svolgere in home il servizio di ormeggio/disormeggio riproponendo quindi la "mistica" dell'autoproduzione.
Asseriscono peraltro, che l'incidenza economica nel comparto del servizio di ormeggio e disormeggio è pari a circa 25 milioni di €uro all'anno pari circa il 20% dell'intero ammontare dei loro costi portuali. Già su questi numeri ho forti perplessità, tale congruità la verificheremo nei prossimi giorni chiedendovi di fornirci i necessari dati al riguardo ma quel che rileva, e che non si può affatto trascurare, è che un'attività come la nostra non è semplicemente ascrivibile alla mera connessione e disconnessione dei cavi dai punti di attracco.

LE 'AUTOSTRADE DEL MARE'

Alle "Autostrade del Mare" – che sono comunque la risultante di un processo di complessivo adeguamento del sistema marittimo-portuale e trasportistico – da sempre offriamo in termini operativi, organizzativi e professionali il massimo del supporto senza mai dimenticare i numerosi interventi di emergenza fronteggiati al fine della superiore tutela del bene comune. E soprattutto, aldilà dei preconcetti ideologici che albergano negli uffici dell'Autorità Garante, non siamo al 1997: è cambiato lo scenario, sono mutati i traffici e i vettori, è cresciuta la nostra qualificazione, non abbiamo perso un minuto a favore del costante ammodernamento sia nei mezzi che nella strumentazione di bordo. Ecco perché l'Angopi è convinta che la politica per lo sviluppo, per la costante qualificazione sia la strada da seguire.
Ma i problemi non sono finiti. Anzi! Il 5 giugno scorso da Assoporti è trasmesso, per opportuna conoscenza a tutti gli interessati, l'ipotesi di un articolato di modifica dell'art.14, votato dalla maggioranza degli associati, indirizzata agli uffici del Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Dott. Ciaccia, con la quale di fatto, si sancisce la disdetta dell'accordo interassociativo. Al riguardo credo giovi richiamare i passaggi più significativi.
"1-*ter*. I criteri ed i meccanismi di formazione delle tariffe… di ormeggio e battellaggio di cui rispettivamente agli articoli 212 e 215 del regolamento per la esecuzione del Codice della Navigazione, approvato con DPR 15 febbraio 1952, n. 328, sono stabiliti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sulla base di una istruttoria condotta dallo stesso Ministero congiuntamente al Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto, alla Associazione Porti Italiani e alle rappresentanze unitarie nazionali dei soggetti erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi, ivi comprese le rappresentanze nazionali delle imprese di cui agli artt. 16 e 18 della legge 84/94. Tali criteri e meccanismi, da adottarsi entro 6 mesi dall'entrata in vigore dalla presente norma, dovranno essere sviluppati perseguendo la massima efficienza ed economicità dei servizi, in modo da favorire la concorrenza tra i porti.
1-*quater*. Nei porti sede di Autorità Portuale le tariffe e la scelta dei concessionari dei servizi stessi, sono stabilite dall'Autorità Portuale d'intesa con l'Autorità Marittima. In difetto di intesa provvede il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. Le tariffe devono essere formulate e adeguate sulla base di meccanismi di *price cap*, in modo da garantire l'efficienza e l'economicità dei servizi."
Nel merito credo che l'iniziativa si commenti da sola.
Ma anche qui mi piace rendervi edotti di come sia stata pronta, forte e corale la risposta sia dell'intero cluster che da parte delle stesse organizzazioni sindacali.
In particolare la nota di Confitarma al Vice Ministro a firma del presidente D'Amico recita:
Ci sembra comunque importante sottolineare che l'Accordo interassociativo del 12/04/2007, anche dopo la defezione di Assoporti, conserva la sua piena autorevolezza ed importanza in quanto sottoscritto da tutte le associazioni nazionali rappresentative delle imprese erogatrici dei STN e dalle associazioni nazionali rappresentative delle imprese armatoriali utenti degli stessi… Ci sia comunque consentito cogliere l'occasione per esprimere forti dubbi sul contenuto delle disposizioni riportate nel progetto di normativa avanzato dall'Assoporti che punta esclusivamente a trasferire alle Autorità portuali ogni potere sull'organizzazione e sulla gestione dei STN, trasformando le tariffe di tali servizi in meri strumenti di promozione commerciale... La richiesta di decentramento delle competenze sui STN appare inoltre destinata a compromettere il delicato sistema di controllo da parte dell'Amministrazione centrale in un settore di servizi di rilevanza pubblicistica.
Non meno indicativa appare la nota sindacale, dove con forza è ribadito che "ci troviamo in presenza di servizi atti a garantire nei porti la sicurezza della navigazione e dell'approdo" e che "la loro disciplina deve necessariamente essere definita a livello centrale, ciò al fine di evitare che una materia così delicata come la sicurezza possa essere utilizzata in sede locale quale strumento di competitività fra porti." "Sicurezza che un porto riesce a garantire dalla capacità dei tre STN di coordinarsi fra loro, dalla professionalità dei lavoratori e dalle competenze maturate durante l'esperienza lavorativa".
Non dimentichiamo che tutte queste azioni: richiesta di autoproduzione; articolato Assoporti; segnalazione dell'Autorità Garante si sviluppano come azioni, a mio parere, coerenti e conseguenti con il ricorso svolto dall'Autorità portuale di Venezia contro il Ministero

delle Infrastrutture e dei Trasporti e Capitaneria di Porto avanti al Tribunale Amministrativo regionale del Veneto per l'annullamento dell'Ordinanza tariffaria. Infatti, in tale ricorso sono avanzate una serie di contestazioni che se confermate possono mettere in seria difficoltà un'intera categoria come la nostra. Faremo infatti, nel tal caso, davvero fatica a reggere la difesa del modello. Mi riferisco per esempio: *i*) all'asserito effetto abrogativo ovvero di deroga, dell'art. 212 reg. mar. cod. nav.; *ii*) alla denuncia sulle nostre tariffe ritenute complessivamente poco trasparenti con ripartizioni in sottocategorie non del tutto chiare e non congruenti con le caratteristiche del porto e dei servizi offerti; *iii)* all'accusa dell'assenza di controlli e che l'Autorità Portuale non dispone di dati sufficienti per effettuare un'analisi significativa; *iv*) all'affermazione che l'intera struttura tariffaria induce ad eliminare la pratica efficacia delle norme sulla concorrenza, privilegiandoci rispetto all'interesse pubblico all'efficienza e alla economicità del servizio; *v*) alla contestazione del meccanismo di formazione o aggiornamento della tariffa in quanto illegittimo perché si fonda su una formula di incremento tariffario strutturalmente antieconomica che induce il Gruppo ad aumentare i costi invece di diminuirli ed ad ridurre l'efficienza della propria organizzazione aziendale invece che a migliorarla, e per questo il Gruppo risulta nella condizione di sfruttare la propria posizione dominante ed a commettere abusi di tale posizione.

Mi fermo qui ma l'elenco delle accuse potrebbe continuare ancora lungo!

A questo punto però anch'io sommessamente intendo fare nei confronti di queste Autorità alcune considerazioni. Da più parti si sollecita da qualche tempo l'attuazione dell'autonomia finanziaria delle Autorità portuali per far sviluppare un comparto certamente utile alla crescita economica del Paese; tuttavia, a mio parere, in assenza di alcune basilari precondizioni tale autonomia finanziaria può determinare almeno due ordini di conseguenze negative di cui il legislatore deve tenerne conto. Mi riferisco all'effetto perverso che tali maggiori entrate posso riverberarsi sulla spesa, nella misura in cui tale accresciuta disponibilità di risorse ne incentiva l'impiego, anche improduttivo o non efficace. E ancor peggio, il rischio di investimenti non sinergici, laddove è assolutamente necessario razionalizzare l'offerta di infrastrutture e coordinate a livello nazionale, evitando duplicazioni o sovrapposizioni deleterie. La storia di questi ultimi anni, del resto, è costellata da progetti o iniziative largamente pensate in modo autonomo, ciascuna apparentemente portatrice di un proprio "modello di sviluppo" della portualità, e spesso in distruttiva concorrenza con i porti vicini.

In questa prospettiva, e fatta salva ogni scelta nella determinazione dei contenuti sull'autonomia finanziaria, è necessario collegare quest'ultima a una "cabina di regia" in capo al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, da attuarsi sia mediante una rivitalizzazione del piano generale dei trasporti, che da documento statico e pressoché dimenticato deve diventare uno strumento dinamico cui i "Piani regolatori portuali" dovranno uniformarsi mediante una precisa e rigorosa qualificazione della vigilanza del Ministero. Un'autonomia finanziaria quindi esercitabile solo nell'ambito di precise scelte e parametri adottati a livello nazionale, evitando inutili duplicazioni ed eliminando sovraesposizioni dei relativi costi rispetto alle reali esigenze dei traffici e del loro equilibrato sviluppo.

Sul piano normativo l'intervento potrebbe quindi essere svolto sull'art. 1 (con riferimento al piano generale dei trasporti e ai vincoli di destinazione e di spesa che da esso possono scaturire in capo alle Autorità portuali; sull'art. 12 nel quale si potrebbe prevedere l'adozione da parte del Ministero di linee guida vincolanti per le Autorità portuali in ordine alle categorie di investimenti ammessi, anche con indicazioni di tetti di spesa per determinati capitoli (ad esempio, si registra un eccesso di attività promozionali, soprattutto all'estero, svolte in parallelo da molteplici Autorità portuali tra loro non coordinate, con scarsità di risultati e dispendio di risorse). In questa prospettiva, si dovrebbe anche limitare l'impiego della facoltà, adesso consentita alle Autorità portuali dall'art. 6.6 della l. n. 84/1994, di costituire e/o partecipare in società di capitali; e al riguardo, salva l'eventuale modifica della suddetta disposizione in senso restrittivo, ovvero la previsione di una preventiva autorizzazione del Ministero vigilante su tale tipologia di investimenti, si dovrebbe comunque prevedere una verifica sulle partecipazioni esistenti con facoltà del Ministero di disporre la dismissione di quelle non ritenute strettamente soddisfacenti i requisiti e gli obiettivi normativi sopra evidenziati, destinando i proventi di tali dismissioni ad attività istituzionali dell'ente.

In ogni caso, si deve intervenire sull'art. 13, nell'ottica di precisare che i proventi dell'autonomia finanziaria dovranno essere obbligatoriamente destinati alla realizzazione o manutenzione di infrastrutture portuali o retroportuali, sempre tuttavia all'interno della predetta "cabina di regia".

Assieme a questo non mi sembra neppure peregrina la richiesta di riduzione del numero delle attuali Autorità portuali. Lo strumento più rapido per ridurre il numero delle Autorità portuali consiste nell'intervento sui parametri di cui all'art. 6, comma 8, della l. n. 84/1994, elevando le attuali soglie introducendo anche quella dei passeggeri, conformemente alla legislazione UE, stabilendo l'eventuale accorpamento delle Autorità portuali soppresse in quelle geograficamente-regionalmente più vicine attraverso decreto del Ministero competente.

La fissazione delle soglie potrebbe compiersi in funzione del numero di Autorità portuali da sopprimere,

posto che il numero complessivo non dovrebbe superare le 15 unità.

ATTIVITÀ ISTRUTTORIE PER IL RINNOVO

Faccio una premessa. Attenzione a non dare alla scadenza tariffaria un'interpretazione di tipo rinnovo contrattuale, perché non è così! Sollecitato dalla citata iniziativa dell'Autorità portuale di Venezia, evidenzio come il Ministero debba scrupolosamente attenersi alle disposizioni della L. 241/90 e successive modificazioni che – con riguardo ai portatori di specifici e rilevanti interessi pubblici – ha ampliato le regole dell'istruttoria tecnica, stabilendo perentoriamente i termini entro i quali devono concludersi i procedimenti (30 giorni).
In tutti noi credo sia ovvia la consapevolezza che le nostre prestazioni, pur essendo finalizzate in via primaria alla sicurezza degli uomini, vettori e impianti e che soddisfano rilevanti esigenze di tempestività ed efficienza, abbiano una componente economica. Proprio in funzione di quest'ultimo aspetto, nelle istruttorie, ci confrontiamo con i soggetti istituzionalmente previsti a tutela e nell'interesse dei nostri organismi: "Gruppo/Cooperativa", che rappresentiamo.
Ci deve essere chiaro l'assunto: il Gruppo eroga servizi che hanno dei costi per i quali sono definite delle tariffe. Non il salario del singolo. E invero nelle citate istruttorie si valutano diversi elementi: dal fatturato netto alle prestazioni…, non viene stabilito quanto deve essere il salario degli ormeggiatori/barcaioli.
La struttura tariffaria prevede un iter di ordinaria revisione indicando criteri e meccanismi di calcolo che siano i più ascetici, non direttamente influenzabili e che rispecchino – tenuto conto dell'andamento del costo della vita e del traffico – le variazioni di costo e di introiti verificatesi nel periodo di riferimento.
Ho rifatto, molto schematicamente, questo percorso per calarci nella realtà oggettiva del momento, caratterizzata dalla situazione di crisi che investe l'intero comparto, che non è destinato a modificarsi nel prossimo futuro e di cui bisogna tenerne conto nell'incremento e/o rimodulazione delle tariffe. Nello stesso tempo c'è un ulteriore elemento di novità, poiché non possiamo perdere di vista la più volte richiamata segnalazione dell'Autorità Garante – cui è affidata la vigilanza sulla corrispondenza delle regole di mercato alle norme di concorrenza – dei cui rilevi, dai contenuti quanto meno eccessivi, non possiamo sottovalutarne l'importanza. E quando parliamo di efficienza del servizio va inteso, dobbiamo sempre intendere "non disgiuntamente" qualità ed economicità del nostro servizio. Questa è l'equazione che dobbiamo tener presente.

FUSIONI/MOBILITÀ

In primo luogo bisogna essere consapevoli cosa sta accadendo veramente intorno a noi per cercare non solo di rispondere alle esigenze pressanti della gestione quotidiana dei nostri Gruppi, ma come momento dirigente identificarci in un progetto di lungo respiro che nel confermare una linea, una politica fino ad oggi praticata sia in grado coerentemente di modificarla e interpretarla per far fronte al nostro orizzonte futuro.
Vedete, il mito dell'autarchia corporativa che ci faceva credere di vivere in una sorta di fortilizio inespugnabile e che ci connotava fino a qualche, non troppo lontano, tempo fa, ha determinato un certo gap conoscitivo rispetto alle reali funzioni che deve assicurare un'attività portatrice di interessi collettivi e di tutela del bene comune.
Una volta capito che occorreva andare di là del recinto in cui molti pensavano di poter rimanere rinchiusi ci siamo resi conto, un po' tutti quanti – e solo un'Associazione fortemente coesa può essere capace di portare avanti i profondi cambiamenti realizzati in questi anni – che era arrivato il momento di cambiare l'ottica e certamente noi Ormeggiatori/Barcaioli non potevamo, vista la metamorfosi in atto, non raccogliere queste sfide.
Ma tutto ciò è stato ed è di per sé sufficiente? Io penso che bisogna fare ancora uno sforzo d'insieme su alcune questioni che oggi, almeno per qualcuno di noi, ci vedono su posizioni diverse. Si tratta di obiettivi sui quali occorre trovare le ragioni di un percorso comune nell'interesse di tutta la categoria sapendo che il destino di tutti dipende dall'apporto di ciascuno: singolo o gruppo che sia. Non si tratta di bere o affogare! Ma su alcune questioni siamo ormai alla fine dei tempi supplementari e non ci possiamo permettere il rischio dei calci di rigore.
È vero! Penso ancora una volta alle fusioni. Alla portata di un risultato che se vogliamo affidarlo solo agli esiti del pratico e immediato tornaconto sicuramente non dà istantanei vantaggi.

LA CHIAVE DEL DILEMMA

Ho pensato molto su questa opportunità. Ho anche visto e costatato nel mio peregrinare nelle varie assemblee che su questo tema in genere emergono due forze contrarie che si elidono arrestando *in questo modo* le scelte e paralizzando ogni movimento. Dilemma cui aveva già risposto, diciannove secoli fa San Paolo, pronunziando che «*tutto è lecito all'uomo ma non tutto è proficuo*».
Ma se per fortuna illuminandoci andassimo oltre alle polemiche, anche pretestuose, del contingente, e ragionando dischiudendo gli occhi verso l'orizzonte accendendo le speranze, fornendo mete e metodi per affrontare i problemi, non soluzioni già pronte – e come potrebbero? del resto non è pensabile che il progresso sia una crescita in linea retta – ma è in questo modo che si delineando i contorni della questione come comunità consapevole, fatta cioè di individui che sanno ritrovar-

si in ragione proprio dell'esercizio delle loro responsabilità presenti e future. È fuori discussione che con la fusione si perde una parte della "libertà individuale" accettando e contemperando regole comuni per un fine specifico: che è quello di accrescere le potenzialità e un più utile scambio di energie e di mutuo interesse.
In questo nuovo percorso indubbiamente sorgeranno alcune dispute alle quali si dovrà trovare la sua soluzione man mano che si presentano o che si pongono sotto forme e contenuto diverso; per cui non possiamo che trovare una via di tendenze, in alcuni casi una soluzione temporanea che chiami altre tendenze, altre soluzioni, nel divenire perenne che è la vita d'insieme, nel continuo intersecarsi di approcci diversi e di elementi di contraddizione che dobbiamo comunque inserire nel solco dei validi principi legati alle esigenze per la continuità della categoria. Guai se la nostra azione non fosse costellata da questi fermi e solenni principi!
«*Oh tardo Nostro consiglio! oh degl'intenti umani Antiveder bugiardo!*», esclameranno i posteri, quando avranno esaminato i nostri comportamenti e dopo che gli eventi avranno dato il loro responso.
E poi come non rendersi conto che è certamente antistorico pretendere: mentre il mondo, il fenomeno della globalizzazione, il comparto marittimo-portuale, lo shipping camminano a questi ritmi e registrano queste contraddizioni, noi restiamo a vivere nel particolare e ad avere una vecchia concezione, forse adatta ad altri tempi o per lo meno che poteva essere un'utile espressione della potenzialità di quei tempi passati.
Il momento ci dice che occorre la migliore organizzazione possibile, tesoreggiare le energie, favorire l'interscambio far crescere ancor più un'attività caratterizzata per la sua animosa operatività, spirito di sacrificio, ferreo rispetto delle regole ma anche di convergenze ideali.

IL RICHIAMO ALLA REALTÀ

Mi direte che faccio della poesia. No; voglio essere una voce che risuoni e richiami a una realtà, presente e futura, fatta di elementi concreti, come una politica lungimirante che dà la coscienza all'intera nostra categoria. O il sacrificio lo dobbiamo scaricare solo su alcuni pochi eletti ai quali chiediamo tante rinunce mentre noi continuiamo a coltivare i piccoli interessi di parte!
C'è quindi da lavorare, da lottare, da coltivare nel nostro stesso campo quella trasformazione, l'inizio di una nuova fase che abbiamo iniziato assieme una decina di anni fa e che non si è chiusa anche – oso dirlo – contro la sfiducia di coloro che ci guardavano con scetticismo, ma che invece è progredita e anche di molto.
E ancora. Il complesso della vita economica e politica in cui stiamo vivendo è così denso di novità e sviluppi, di complicati e molteplici ordinamenti che impongono enormi e continui compiti, nuovi vincoli alla nostra azione e attività collettiva. Assieme a questo l'evoluzione dello scenario economico, impone alla categoria di predisporre strumenti che possano essere utilizzati per fronteggiare situazioni di oggettiva difficoltà di alcune realtà portuali.
Problemi, come ad esempio quello dell'escavo, hanno di fatto sospeso tutte le attività di quel porto con le ovvie negative ricadute sul locale Gruppo; la progressiva delocalizzazione di attività connesse alla raffinazione del petrolio è destinata a creare esuberi in quelle realtà portuali che da quella attività sono fortemente se non esclusivamente dipendenti; l'ormai prossima chiusura del processo di privatizzazione delle Società del Gruppo Tirrenia comporterà una riorganizzazione dei collegamenti, soprattutto con le isole minori, sicuramente con ripercussioni anche per la nostra attività.
A questi fenomeni, già di fatto in atto, non è escluso che se ne aggiungano di altri, atteso il particolare momento che le economie di tutti i Paesi stanno attraversando.
Al di là del ricorso ad ammortizzatori sociali in deroga, il cui pratico utilizzo resta sempre subordinato alle disponibilità degli stanziamenti statali e regionali a copertura del relativo onere e la cui disciplina è, comunque, soggetta a modifica dal Ddl in materia di riforma del "mercato del lavoro" (sic!) attualmente all'esame della Camera, diventa indispensabile poter fare affidamento su altri istituti di concreta fruibilità.
La strada da intraprendere o almeno quella che sembra rispondere alle esigenze derivanti dalle situazioni sopra descritte è quella dell'istituzionalizzazione in modo partecipato, in spirito cooperativo, capace di coinvolgere direttamente e con strumenti nuovi: l'Associazione, il Gruppo e gli stessi lavoratori è l'istituto della mobilità.
Segnalo che una norma del Regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione (art. 108 bis) prevede esplicitamente che i piloti effettivi appartenenti a una corporazione che presenta esuberi rispetto alle esigenze di traffico possono, previa autorizzazione ministeriale, essere assoggettati alla mobilità per coprire vacanze in altre corporazioni.
La medesima disposizione individua anche i criteri di scelta del pilota o dei piloti da assoggettare alla mobilità.
Pur alla presenza di prassi ormai consolidate seguite in occasione della copertura di vacanze nell'organico dei Gruppi, è indispensabile che la nostra categoria compia un salto culturale, essendo inimmaginabile uno scenario in cui non siamo in grado di elaborare forme di ammortizzatori che siano d'aiuto al Gruppo in difficoltà e che abbiano nello stesso tempo virtuosi riflessi sulla struttura tariffaria.
In un contesto generale in cui è difficile poter pensare ai tempi necessari per definire un provvedimento di legge che disciplini la materia e tenuto conto del fatto

che spesso tali tempi non si conciliano con le esigenze della categoria, ritengo che il nostro Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro possa essere la sede indicata per disciplinare l'istituto, il cui ricorso dovrà, naturalmente essere subordinato all'autorizzazione del superiore Ministero a seguito della richiesta avanzata dalle Capitanerie di Porto da noi al riguardo interessate.
La norma contrattuale dovrà indicare le condizioni per poter ricorrere a tale istituto, i criteri di scelta degli ormeggiatori/barcaioli da assoggettare alla mobilità, la sua durata e ogni altro elemento possa essere ritenuto utile per una sua semplice e funzionale applicazione.
Resta inteso che, una volta introdotta, la mobilità rappresenterà lo strumento privilegiato di copertura delle carenze negli organici dei Gruppi.

SULLA PROFESSIONALITÀ

È vero che viviamo in un mondo globalizzato dove l'economia e le tecnologie al passo con i tempi, sono ormai interdipendenti, sempre più forti e senza frontiere, non voglio fare cenni sull'universo in poche righe, ma indubbiamente la "rivoluzione informatica", la "computerizzazione" "la nuova tecnologia"… mettono in moto quelle possibilità in concreto illimitate che stanno cambiando il mondo.
Anche noi ormeggiatori, nel nostro campo vogliamo quindi consolidare i risultati di uno sviluppo proponendo nel nostro settore innovazioni e correttivi necessari per far vivere attività come le nostre che pur in un mondo globalizzato sanno mettere al centro la dignità del lavoro, i rispetto dell'ambiente e il valore della sicurezza.
Nuovi profili dunque come nostra priorità assoluta elevando il livello di qualificazione come fattore chiave al fine della funzionalità e dell'efficienza per un organismo come il nostro che deve sempre più "organicamente" integrarsi all'attività generale del porto.
Noi dobbiamo essere preparati a questa sfida!
Quindi, aggiornarsi, qualificarsi per sapere, e sapere per poter lavorare in un mercato, quello portuale, che diviene sempre più esigente e competitivo!
Ed ecco perché insieme abbiamo già sostenuto ingenti investimenti (e laddove sono emersi problemi di risorse finanziarie li abbiamo affrontati e gestiti con una straordinaria partecipazione) muovendoci in maniera da evitare misure dettate dall'urgenza e dall'improvvisazione. Ciò posto abbiamo portato avanti questa opera di qualificazione, basandoci su politiche ed obiettivi chiari con interventi decisi allo scopo di garantire, in un futuro più prossimo possibile, che tutti gli ormeggiatori/barcaioli siano in possesso delle capacità necessarie, anche attraverso livelli di istruzione più alti, per l'erogazione di un servizio sempre più sofisticato fornito ai vettori e al porto caratterizzati da una nuova e più complessa tecnologia.
È da questa analisi che prende corpo il concetto della formazione permanente, strategia decisa con capacità lungimirante, nell'accezione vera di iniziative concrete che hanno visto, peraltro e con soddisfazione, un'ampia aggregazione di "corsisti" a testimonianza che i percorsi formativi attivati sono una ricchezza da valorizzare e per la quale investire ulteriormente.
Voglio ancora una volta ribadire che la nostra attività corsuale attuale e futura va intesa non come mero prodotto da offrire al cliente e come tale misurabile secondo le leggi della domanda e dell'offerta per una valutazione dei costi e dei benefici, ma si tratta di una più complessa e articolata acquisizione di know how per personale sempre più qualificato, aggiornato, acculturato come un bene intrinseco e impalpabile da non confondere assolutamente come realizzo di una migliore performance in termini di mix dei fattori operativi: n° dei cavi, tempi, squadre, ecc…, perché ciò che vogliamo e che intendiamo realizzare da questa attività è la costruzione di figure complete e particolarmente spendibili in un ruolo dalle connotazioni pubbliche come il nostro.
Da parte nostra c'è quindi la piena convinzione che occorra una preparazione e istruzione tecnica e professionale, per avere una nuova generazione che si orienti verso il mondo del lavoro utile e produttivo. È vero che l'ormeggiatore italiano (e i nostri colleghi olandesi lo hanno dimostrato nei fatti) è preferito, non solo per l'assiduità al lavoro, la sua sobrietà, il suo rendimento, ma per la sua facilità nell'apprendere e nell'adattarsi, ed è per questo che ci dobbiamo orientare verso forme di professionalità sovranazionale compresa l'emanazione di brevetti europei. Allora un ulteriore obiettivo diventa quello di creare ormeggiatori/barcaioli che abbiano un livello di qualificazione tecnico-professionale alto, tenuto conto delle caratteristiche corografiche delle varie portualità attestata dal riconoscimento dei certificati rilasciati all'interno degli Stati membri.
Atteso quanto sopra giova ripetere che sollecitiamo ancora una volta la nostra associazione europea (l'Eba) a impegnarsi per far passare nelle sedi competenti, una norma che recepisca la riqualificazione del personale dell'intera categoria per rendere la nostra figura professionale ancora più adatta a soddisfare le nuove esigenze che il nostro ruolo richiede.
Mi auguro altresì, magari introducendo l'obbligo oggi quasi irrilevante in molti Paesi, che l'accesso alla professione sia basato su profili e declaratorie che permettano aprioristicamente e a livello europeo, una selezione di gente più sempre aggiornata e preparata.

RINNOVO CARICHE

"I generali – dice Senofonte – devono avanzar gli altri non nella sontuosità della tavola e nei piaceri, ma nella capacità e nelle fatiche". Citando il condivisibile afo-



risma di Senofonte la leadership quindi non è solo un diritto, ma è soprattutto un dovere.
Il rinnovo delle cariche è l'elemento catalizzatore dentro il quale ci si riconosce in modo organico rispetto alle cose da fare, e chi in particolare in prima persona deve partecipare alla vita organizzativa dell'Associazione. Partendo proprio da questa esigenza, cerchiamo di mettere insieme i soggetti – che pur rispettando le regole stabilite per una nostra comune e coesa convivenza – formano un quadro abbastanza omogeneo e dal chiaro Dna. Quindi colleghi che pur portatori di esperienze, ambiti e tradizioni diverse, siano comunque funzionali alla missione associativa, in grado di offrire non solo un contributo ma una competenza utile in termini di continuità di impegno, di disponibilità e di concretezza nelle realizzazioni.
So perfettamente che nella nostra categoria ci sono tante personalità dal comportamento fattivo capaci di ricoprire un ruolo importante, la scelta quindi va fatta in merito ad un certo modo coerente e di approccio nell'accezione dello spirito associativo che travalica i confini della singola comunità a cui apparteniamo. Ecco perché la composizione dell'intero direttivo deve avere "un'anima" coesa, non è, infatti, possibile pensare che ognuno remi nel suo mare con le mani libere per portare a compimento solo i suoi scopi.
Sia ben chiaro che il Comitato e il Consiglio di Presidenza non sono il superiore totem all'interno dell'Associazione. Guai a fermarsi solo alla loro composizione, poiché per intervenire adeguatamente sui tanti problemi è indispensabile l'apporto di tutti, in modo singolo e associato: dal Collegio Sindacale, dall'organo di Vigilanza dei Probiviri, ma soprattutto alla funzione delle Commissioni di Lavoro.
Infatti, per la realizzazione degli obiettivi, è tangibilmente dimostrato che c'è bisogno di una partecipazione, la più larga e la più sentita, favorita dalla capacità di coinvolgimento su precisi compiti e mansioni.
È un momento molto delicato.
Bisogna quindi evitare di commettere errori.
Lo scopo un po' ambizioso, è quello di costruire una squadra coerente con quella che abbiamo avuto in campo fino a oggi, pur nel necessario rimpasto dove è comunque importante – inserendo nuove energie, anche in proiezione futura – non perdere di mira gli obiettivi su cui abbiamo appoggiato l'architrave strategica e operativa almeno da un decennio a questa parte.

E VENGO A ME

A Trieste con una manifestazione di affetto che è arrivata come un fulmine e che mi ha colpito nelle più intime fibre, e vi confesso che non è possibile raccontare un sentimento così forte che ti agita il corpo e la mente, ma che vi assicuro conserverò per sempre nel mio cuore come uno dei momenti più alti che l'esperienza umana possa vivere, mi avete chiesto confermandolo a dicembre di esserci. Una proposta quindi che ha una forza propria e che ritrova la sua ragione nell'esperienza e nella competenza che mi deriva da un impegno per il quale ho profuso tante energie e che certamente non risale a ieri.
È vero sono combattuto e per certi aspetti vivo un po' come una certa violenza, l'impegnarmi ancora. E come sarebbe bello poter lasciare nel momento più alto del consenso. Nell'apoteosi. Ma questa sarebbe un'espressione di egolatria che non mi si addice. Il tempo che scorre è il mare dentro nel quale il nostro esistere naviga. Nel frattempo però tanti miei compagni di strada si sono ritirati nel loro tranquillo canonicato, e di una sola cosa mi rendo sempre più consapevole: che il tempo la mia esistenza scorre velocemente e da impenitente sentimentalista e guardandomi attorno sempre più nella mia mente echeggia la poesia di ANNA ACHMATOVA[1*] che recita:
"Ma voi, amici! Siete rimasti in pochi,
Voi per questo più cari a me ogni giorno...
Come breve si è fatta la strada, Che di tutte sembrava più lunga."
So che ora toccherebbe ai "posteri", ai posteri nostri contemporanei che sono già tra noi. A cui corre l'obbligo di sperimentare il nuovo senza smarrire la memoria, senza impoverire il lascito che per tanti anni è passato di mano in mano e che hanno di comune con la mia generazione, di cui sono il frutto, la consapevolezza dei doveri.
Ma è proprio per questa consapevolezza di cui sono anch'io fortemente permeato, convinto come sono che in questi due lustri di presidenza Angopi lo spessore e la "delicatezza" delle questioni – oggi sul tappeto – non hanno precedenti, tant'è che il mio ritiro, la mia rinuncia sarebbe più vista come un abdicare, quasi una fuga di fronte alle citate insidie e inedite sfide.
Allora dico che se volete io ci sono!
È una sfida, non c'è dubbio. Un altro compito difficile.

1 * Anna Andreevna Achmatova pseudonimo di Anna Andreevna Gorenko (Bol'soj Fontan, 11 giugno 1889 – Mosca, 5 marzo 1966) è stata una poetessa russa; non amava l'appellativo di poetessa, perciò preferiva farsi definire poeta, al maschile.

Io, come tanti, tantissimi ma diversamente da altri, non ho mai inteso ne considerato che ricoprire un ruolo di rappresentanza sia ottenere una carica e godere della rispettiva rendita di posizione. L'ho, infatti, sempre vissuta e affrontata come una successione di sfide mai uguali. Per tutto questo e se ancora una volta mi chiedete di mettermi al servizio della categoria che mi ha dato molto e cui ho già cercato di dare, e, seppur questa futura responsabilità, qualora confermata, mi chiederà ancora di più, sono comunque felice di esserci offrendo impegno, pulsioni, passioni, volontà ed entusiasmo perché l'Angopi lo merita, Voi lo meritate.

CONCLUSIONI

Nel concludere questa relazione vorrei ringraziare Vito e Giovanni per averci ospitati in questo lembo di terra stretta tra il mare ed il monte di Erice. Ogni volta che vengo in Sicilia, mi sento sempre avvolto dalla sua storia indissolubilmente legata ai fenici, ai greci ai cartaginesi ai romani. Alle grandi battaglie. Al Mediterraneo – testimone e custode geloso di questa storia – fucina della nostra cultura, come depositario di questo rapporto vissuto nelle reciproche interazioni del passaggio del tempo.
I palpiti e il respiro di questi luoghi al di là delle parole, delle idee, dei concetti e perfino delle immagini arrivano apertamente alla mente portando con sé dolcezze e risonanze misteriose che nel profondo provocano commozione e sgomento. Grazie ragazzi per questi momenti straordinari che ci fate vivere, grazie ragazzi per il vostro impegno e la passione che avete messo per la realizzazione di quest'evento.

IL MOMENTO DELLA GRATITUDINE

Prima di chiudere, un ringraziamento che non è di circostanza al Comandante Aruta con il quale e per il quale ci troviamo qui!
Grazie altresì ai nostri validissimi collaboratori.
Oggi chiudiamo un ciclo di tre anni ci sarebbero tanti modi per descrivere quello che è stato fatto in questo tempo: le cose compiute e quelle incompiute sono qui sotto gli occhi di tutti ma se le dovessi analizzare voi capite che non basterebbero le poche ore dedicate alla nostra assemblea.
Allora mi limito solamente a ringraziare per la straordinaria fiducia e il costruttivo rapporto istaurato: Alessandro, Giorgio e Antonio e quindi Gianni, Stefano e Maurizio il collegio sindacale e l'intero Consiglio di presidenza compreso gli invitati permanenti. Senza questo giuoco di squadra e la reciproca stima che si è creata il percorso sarebbe stato notevolmente più accidentato.
Ovviamente ma non per ultimo, grazie a tutto lo staff Angopi: Lorenzo e Simona impareggiabili collaboratori con i quali condivido gli obiettivi di crescita ed anche concrete proposte. Un sentito grazie a Francesca e Viola per l'impegno costante, un benvenuto a Tania che pur assunta per la temporanea sostituzione di Francesca è entrata subito "nell'ingranaggio Angopi" offrendo il suo massimo ed entusiastico impegno.
Grazie quindi a questi straordinari più che collaboratori definirei colleghi, se in associazione esiste il continuo confronto: fatto di suggerimenti, proposte, analisi che arricchiscono la qualità del lavoro che vogliamo portare avanti a vantaggio di tutti.



INSERTO

ANGOPI

CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

TRASMISSIONE VIA FAX

Spett.le
FEDEPILOTI

Roma, 28 marzo 2012

Con riferimento alla vostra del 20 u.s, Vi confermiamo che Confitarma continuerà a sostenere la validità del Protocollo interassociativo del 2007 che potrebbe colmare molte lacune attualmente presenti nel nostro ordinamento legislativo rafforzando la validità. del sistema attualmente in vigore.
Resta inteso che ogni eventuale proposta modificativa sulla materia sarà oggetto, come prassi ormai consolidata, di verifiche tra le nostre associazioni volte ad individuare possibili convergenze.
Ci e gradita l'occasione per inviarvi i nostri cordiali saluti.

IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. G. Fiore)

PROPOSTA MODIFICA ART. 14 LEGGE 84/94

Le forti perplessità di Angopi
Assorimorchiatori, Fedepiloti, Federimorchiatori

ROMA, 7 giugno 2012

Illustrissimo
Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti
Dott. Corrado Passera

Illustrissimo
Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti
Dott. Mario Ciaccia

E p.c.

Illustrissimo
Capo dell'Ufficio Legislativo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Cons. Gerardo Mastrandrea

Proposta modifica art. 14 legge 84/94

Assoporti ci ha segnalato di aver sottoposto alla Vostra attenzione una proposta di modifica dell'attuale articolo 14 della legge n. 84/94 inerente la disciplina dei servizi tecnico-nautici.

Abbiamo già avuto modo di segnalare all'Assoporti il ns. disappunto per le modalità seguite nell'iniziativa, in violazione di ogni deontologia associativa.

Resta ferma, a nostro avviso, la rilevanza e l'autorevolezza dell'Accordo interassociativo del 12 aprile 2007, dal momento che, anche senza la condivisione di Assoporti, rimane sottoscritto da tutte le associazioni nazionale rappresentative delle imprese erogatrici ed utenti dei servizi tecnico nautici, e costituisce un rilevante punto di equilibrio politico avendo costantemente ottenuto il totale assenso di tutte le componenti parlamentari che lo hanno recepito in forma bipartisan in tutti i progetti di riforma della legge n. 84/94 finora presentati.

Nel merito ci sia permesso di esprimere forti perplessità sul contenuto delle disposizioni riportate nel progetto normativo di Assoporti che, di fatto, vorrebbe affidare alle Autorità Portuali il potere sull'organizzazione e sulla gestione dei servizi tecnico nautici, trasformando le tariffe dei servizi di sicurezza in strumenti di promozione commerciale: la proposta formulata rischia di strumentalizzare la sicurezza ed i relativi servizi al fine di favorire una sleale concorrenza al ribasso tra porti.

La richiesta di decentramento delle competenze sui servizi tecnico nautici è destinata a compromettere il fondamentale sistema di controllo oggi attuato dall'Amministrazione Centrale, in servizi di rilevanza pubblicistica, escludendo una regia ed una valutazione unitaria delle esigenze di sicurezza, delle modalità e dei criteri per soddisfarle.

In ultimo, l'affidamento delle concessioni rimesso alla libera scelta delle Autorità portuali (sia pur d'intesa con le Autorità marittime) è in palese contrasto con i principi del Trattato UE e la normativa nazionale di recepimento.

Ci per mettiamo, pertanto, per i motivi sopra sinteticamente esposti, di chiederVi di valutare negativamente la proposta Assoporti, invitandoVi a voler attivare un confronto tra tutte le parti interessate al fine di approfondire ogni aspetto della materia.

Con osservanza.

ANGOPI ASSORIMORCHIATORI FEDEPILOTI FEDERIMORCHIATORI

Filt-Cgil, Fit-Cisl Uiltrasporti

Roma, 6 giugno 2012

Ill.mo Dott. Mario CIACCIA,
Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

Come organizzazioni sindacali, avendo appreso dell'articolato di modifica dell'articolo 14 della legge 84/94 assunta della maggioranza degli associati ad Assoporti e inviata al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, vogliamo esprimere tutta la nostra contrarietà alla stravagante proposta.
Occorre ricordare che nel corso dell'iter di discussione per la modifica della legge n. 84 del 28 gennaio !994, tutte le parti in causa hanno condiviso e sostenuto una proposta di modifica dell'art. 14, che ricalca un accordo interassociativo, sottoscritto da tutte le rappresentanze degli utenti e dei prestatori dei servizi stessi.
Ci preme ribadire che ci troviamo in presenza di servizi che le vigenti disposizioni di legge definiscono come di interesse generale, atti a garantire, nei porti dove sono istituiti, la sicurezza della navigazione e dell'approdo.
Questa definizione comporta a nostro avviso come prima conseguenza che la loro disciplina deve necessariamente essere definita a livello centrale, ciò al fine di evitare che una materia così delicata come la sicurezza possa essere utilizzata in sede locale quale strumento di competitività fra porti.
Riteniamo che la sicurezza sia una priorità assoluta anche nella prospettiva di una sana concorrenza e nel rispetto del principio di economicità del servizio.
Siamo dell'avviso che il livello di sicurezza che un porto riesce a garantire è fortemente dipendente dalla capacità dei tre servizi tecnico-nautici di coordinarsi fra di loro, dalla professionalità dei lavoratori e dalle competenze maturate durante l'esperienza lavorativa. Di conseguenza riteniamo che Stravolgere il vigente modello rischierebbe di incidere negativamente su tali livelli, generando anche tensioni sociali che, visti i tempi, sarebbe saggio evitare.
Le chiediamo un incontro urgente allo scopo di esporre la nostra opinione in merito agli argomenti qui trattati e più in generale sulla portualità.
Certi della sua disponibilità restiamo in attesa di riscontro.

Distinti saluti.
FILT – Cgil: Massimo Ercolini,
FIT – Cisl: Ugo Filone;
Uiltrasporti: Claudio Tarlai.

ANGOPI - FEDEPOLITI, RICHIESTA AUDIZIONE PARLAMENTARE

Confronto sulla politica portuale

ROMA, 21 giugno 2012

Illustre
Mario Valducci
Presidente IX Commissione (Trasporti poste e telecomunicazioni)

E p.c. On. Silvia Velo
Vice Presidente IX Commissione (Trasporti poste e telecomunicazioni)

On. Luca Barbareschi
Vice Presidente IX Commissione (Trasporti poste e telecomunicazioni)

Richiesta audizione parlamentare

Nell'ambito del confronto in atto sulla politica del nostro Paese, le scriventi Associazioni, rappresentative dei servizi tecnico – nautici di pilotaggio e ormeggio nei porti italiani, chiedono cortesemente di essere auditi per poter fornire il loro contributo sul tema.

Si tratta, come noto, di servizi che rappresentano un presidio della sicurezza della navigazione e dei porti, a tutela dei passeggeri e delle merci che vi transitano.

L'occasione potrà anche essere utile per approfondire concetti concernenti l'incidenza dei citati servizi tecnico – nautici sul traffico marittimo riconducibile alle cosiddette autostrade del mare.

Certi di un positivo riscontro alla nostra richiesta, rimaniamo in attesa di una Vostra convocazione e, frattanto, ci è gradita l'occasione per porgere distinti saluti.

FEDEPILOTI ANGOPI

Gli interventi



Vito Figliomeni



Stefano Tricoli



Aleesandro Serra



Marco Mandirola



Giovanni Puglisi





Giovanni Bevilacqua



Giorgio Pilara



Annibale Marturano



Salvatore Giorico



Il timbro operativo

La lunga, coinvolgente, nonché talvolta appassionata relazione del presidente di Angopi Cesare Guidi è preceduta dagli indirizzi di saluto pronunciati dai due Gruppi siciliani organizzatori della manifestazione. Sul podio sale il capogruppo degli ormeggiatori e barcaioli del porto di Trapani. È rimandato, invece, il saluto del capogruppo degli ormeggiatori e barcaioli delle Isole Egadi: era impegnato ad assistere al parto gemellare della propria consorte! E sarebbe poi comparso - estremamente felice - per ricevere pacche e abbracci di felicitazioni da tutto il consesso lì riunito con cronometrico sincronismo tra il lieto evento e la riunione assembleare dei colleghi di categoria. Comunque, grazie a un artifizio cronistico che permette una 'licenza strategica' nella scansione dei saluti di benvenuto degli organizzatori dell'assemblea – convegno Angopi in terra trapanese porta l'omaggio del capogruppo delle Isole Egadi, Giovanni Bevilacqua, nella seguente più opportuna posizione (il suo posto sarà da lui poi ripreso nella sessione pomeridiana quale coordinatore della Commissione tecnica di lavoro 'Sistema gestione integrata Qualità, ambiente e sicurezza'.

Il saluto degli organizzatori



VITO FIGLIOMENI
(capogruppo Gruppo Ormeggiatori e barcaioli del porto di Trapani)

Buongiorno a tutti. Benvenuti a Trapani. Spero che la vostra permanenza sia di vostro gradimento. Devo ringraziare prima il presidente Guidi che finalmente ha posto il nostro desiderio di vedervi qui. Finalmente ci siamo riusciti! E ci siamo riusciti in quella che è la mia ultima fase di permanenza nel Gruppo, perché a breve lascerò il comando ai giovani. E quindi anche per questo c'è un pò di emozione. Sono felice di essere qui con tutti voi e grazie all'Angopi per la collaborazione che c'è stata e grazie soprattutto a Giovanni Bevilacqua che in questo momento non c'è Giovanni che si è rivelato indispensabile nel risolvere un pò di problemi. Termino con un consiglio. L'Angopi c'è; è sempre stata vicino a tutti, senza mai abbandonare nessuno. E questo è assai importante soprattutto in questa fase di crisi che può anche indurre pensieri fuorvianti. Auguri di buon lavoro!



GIOVANNI BEVILACQUA
(capogruppo Gruppo Ormeggiatori e barcaioli delle Isole Egadi)

Un saluto e cordiale benvenuto a tutti voi, colleghi e amici. Oggi, per il Gruppo Ormeggiatori delle Isole Egadi è un giorno significativo, straordinario, impareggiabile e raro. Ringrazio tutti per la numerosa partecipazione; un caloroso e sentito ringraziamento va alla nostra Associazione e al Gruppo Ormeggiatori di Trapani e un plauso particolare lo indirizzo al Capo Gruppo Vito Figliomeni, che nell'organizzare e coordinare questa iniziativa, ha chiesto l'appoggio e la partecipazione del nostro Gruppo. Vorrei esprimere tutta la mia personale soddisfazione per essere stato coinvolto: ciò dimostra che oltre alla vicinanza tra i due Gruppi, si evidenzia lo spirito di collaborazione e dei rapporti interpersonali che in questi anni si sono sviluppati. Grazie di cuore Vito…
Poi, con evidente fierezza per il proprio territorio, ne enumera le relative perle.
Bene, usando il termine calcistico 'giochiamo in casa', vorrei fare un breve accenno su:
Trapani, chiamata nell'antichità Drepanon, dal greco falce, proprio per la sua forma di una lingua di terra arcuata e grazie alla sua posizione geografica subì l'influenza di molti popoli, dai Cartaginesi, Romani, Bizantini, Arabi, Normanni, Aragonesi fino ad arrivare ai giorni nostri con i Borboni: un'alternanza di culture e religioni che ne hanno fatto punto di commercio e scambio. Trapani, oggi è conosciuta come città del sale (sino dalla metà del '700) e della vela per la manifestazione tenutasi in occasione della Louis Vuitton Cup nel 2005.
Di fronte a Trapani, si amplia l'arcipelago delle Isole Egadi, con tutta la loro bellezza spontanea e naturale, scenario della manifestazione velica sopracitata, che con le loro regate hanno dato colore e prestigio al nostro mare.
Favignana, la farfalla sul mare, come spesso è chiamata per le due ali che sembrano dispiegate sul fiore azzurro del mare, deve il suo attuale nome al vento Favonio, nome latino del vento di ponente, che con il suo tepore favorisce lo sviluppo delle piante. Regina delle tonnare, come testimonia lo stabilimento Florio, sede dell'industria conserviera del tonno, che nel passato ha costituito l'attività principale dell'isola.
Marettimo, la più lontana, ideale per gli amanti del mare incontaminato e delle immersioni. Proprio questo mare, custodisce millenari segreti e dove troviamo numerosi relitti, imbarcazioni fenicie e puniche, navi romane e galeoni spagnoli. Fascino non comune, diverso dalle altre isole dove si possono visitare ed ammirare le bellissime grotte marine che la circondano.
Levanzo, o Phorbantia, come la chiamavano i romani, è un oasi per chi ama la quiete e i silenzi, con il suo mare cristallino e l'aria piena di mille profumi; è la più piccola delle Isole Egadi e forse la più antica geologicamente parlando, come testimonia la grotta del Genovese dove sono stati rinvenuti resti del paleolitico e le cui pareti presentano interessanti manifestazioni di arte rupestre.



Nella foto a inizio testo: Trapani e le isole Egadi che lo fronteggiano, viste dal 'balcone' di Erice; qui sopra: le stesse in una miniatura araba del decimo secolo.



Commissioni di lavoro e altri interventi

L'accesso sul podio dei relatori vede ora la successione dei responsabili delle Commissioni di lavoro, che nei loro interventi presentano le novità intercorse dall'assemblea dicembrina di Pomezia all'attuale in terra trapanese. Presentati da Gianni Puglisi prendono la parola i delegati: Alessandro Serra, Marco Mandirola, Stefano Tricoli, Gianni Puglisi, Giovanni Bevilacqua, Giorgio Pilara e Simona Mattei (coordinatrice amministrativa Angopi, il cui intervento si tralascia, essendo di natura assolutamente tecnica) nonché, da parte del pubblico, Annibale Marturano e Salvatore Giorico. Infine, le conclusioni della giornata tratte dal presidente Guidi e, nella giornata dell'indomani, gli interventi degli ospiti olandesi Martin Brussé, presidente di KRVE, società di ormeggio di Rotterdam e dell'Associazione degli ormeggiatori olandesi, ed Erik De Neef, responsabile dell'area finanziaria e commerciale di KRVE nonché delegato dell'Associazione olandese per i rapporti con l'Ue. Inframmezzato tra le comunicazioni dei coordinatori delle Commissioni giunge - e Puglisi, in qualità di presidente dell'assemblea, la legge - una e-mail inviata dal senatore Marco Filippi, "*persona entrata nella radice della nostra professione*" che, assieme all'onorevole Eugenio Duca, "*ci seguono veramente con passione*". Indirizzata al presidente Guidi, nella mail è scritto: *"Caro presidente, con dispiacere sincero, come ti ho preannunciato telefonicamente, purtroppo non sono nelle condizioni di onorare gli impegni che avevo assunto in merito alla partecipazione al convegno 'Servizi tecnico-nautici. Tra competenze Europee e Regionali' del prossimo 29 giugno. La concomitanza con un impegno istituzionale sopraggiunto non mi consente di essere presente a dibattere su temi a me assai cari. Sono certo che anche quest'anno molti saranno gli spunti e le suggestioni che i vostri lavori saranno in grado di produrre per il mondo della portualità. Resto in attesa della pubblicazione degli Atti del convegno e colgo l'occasione per augurare a voi tutti e a coloro che interverranno i migliori auguri di un buon lavoro. Con stima e affetto, Marco Filippi".*



ALESSANDRO SERRA

(capogruppo Gruppo Antichi Ormeggiatori del porto di Genova) – Rappresentante ANGOPI in EBA

Concluso l'incipit di Gianni Puglisi, come da programma la sessione antimeridiana dell'assemblea Angopi prosegue con l'informativa di Alessandro Serra, capogruppo degli ormeggiatori di Genova nonché vicepresidente dell'Associazione, ma qui in veste di rappresentante di EBA – European Boatmen's Association. Prima però di entrare nello specifico del suo incarico Serra, si complimenta con Cesare Guidi per la sua decisione di ripresentarsi *("se volete io ci sono!")* a ricoprire un ulteriore mandato presidenziale, gratificata dal prolungato applauso degli astanti, sulla base dei risultati a lui riconosciuti durante i precedenti nove anni presidenziali. Né dimentica di elogiare la lunga, particolareggiata ed esaustiva relazione dello stesso Guidi, per altro bonariamente accusato 'd'invasione di campo'

per il suo inoltro sul 'ring' Eba, compiuto, però, con competente precisione e conoscenza dei fatti, come convenuto dal 'titolare' Serra. Che poi, comunque, approfondisce gli argomenti, aggiungendo alcuni *flash "su ciò che Cesare ci ha detto, anche per rendersi conto di come noi ci stiamo muovendo"*.
Rispetto all'informativa Eba presentata all'assemblea Angopi del precedente dicembre a Pomezia, incentrata principalmente sul Libro bianco sui trasporti dell'Unione europea, sono sopravvenute altre due questioni di rilievo. Una riguarda la Direttiva sulle Concessioni; mentre la seconda attiene l'eventuale Direttiva sulle Qualifiche professionali. A tale proposito, lavorando in simbiosi, il segretario generale di Angopi Lorenzo Paolizzi e Alessandro Serra, avevano partecipato a un incontro ad Anversa col gruppo di lavoro dell'Eba per farsi minuziosamente spiegare i termini delle Direttive ed esporre il proprio pensiero. C'è poi stata la partecipazione al convegno di Venezia di marzo, dal quale Serra aveva avuto modo di constatare che le ipotesi di liberalizzazioni avanzate dal presidente della locale Autorità portuale, Paolo Costa, non erano state del tutto accolte. Tanto da far affermare a Dimitrios Theologitis, capo dell'unità trasporti marittimi e politica portuale della Commissione europea, presente al convegno veneziano, che le liberalizzazioni dei servizi tecnico nautici dovranno tenere in considerazione gli aspetti della formazione, della sicurezza, e degli obblighi del servizio pubblico.
Proseguendo nella sua esposizione, Serra delucida all'assemblea le finalità e i risultati conseguiti della nutrita serie d'incontri avuti, sia a nome di Associazioni nazionali sia su mandato Eba con vari europarlamentari nonché negli uffici di esponenti di forte rilievo decisionale, responsabili delle stesure del Libro bianco e delle Direttive. Informa pure che in quegli stessi giorni, fedele al programma preannunciato a Venezia, Theologitis era impegnato in consultazioni con gli operatori portuali, allo scopo di avere una panoramica il più possibile definita della situazione. Ovvero: *"Non sta facendo consultazioni ai rappresentanti delle categorie, ma sta chiedendo a tutti coloro che operano nei porti, di tutti i settori dei servizi le loro impressioni sulla situazione delle attività portuali"*: metodologia che *"ci lascia perplessi; però, questo è"*. Risulta essere seguito anche il tema degli standard professionali minimi, impostato anni addietro attraverso contatti con l'IMO, organismo internazionale dei marittimi. Rileva infine, con soddisfazione, di avere percepito da una riunione Eba tenuta qualche giorno prima più attenzione e maggior reputazione di altri boatmen europei rispetto alla politica di categoria presentata dagli associati italiani. Forse perché nelle loro nazioni le norme stanno cambiando (e qui Serra ne illustra molteplici casi) tutti sono molto più attenti sino a comprendere l'importanza di fare lobby a Bruxelles, ovviamente nell'accezione del termine più confacente alla correttezza dei servizi.



MARCO MANDIROLA presidente IBLA

Cari amici, permettetemi d'iniziare il mio intervento in quest'Assemblea a Trapani con l'accomunare ai ringraziamenti, per la partecipazione ai lavori, Gennaro Casaburri e Gian Carlo Piras. Voi, e quelli come voi,siete gli ambasciatori e l'esempio che la categoria è forte, coesa e solidale. Ed oggi, più che mai, dobbiamo dimostrarlo a tutti coloro che, e non sono pochi, purtroppo,ci attaccano.
Per dirla in termini calcistici, è il tempo, subiamo delle entrate dure, a gamba tesa, ma se credono che cadiamo o che desistiamo dal difendere ciò che, con enormi sacrifici, abbiamo conquistato, ebbene costoro non hanno capito chi sono gli ormeggiatori/barcaioli italiani e di che pasta questi sono fatti. E Gennaro e Gian Carlo ne sono l'esempio.
Abbiamo ascoltato con vivo interesse la relazione del presidente Cesare Guidi a proposito della quale, ancora una volta, complimenti per averci saputo illustrare, al meglio, la difficile situazione che abbiamo oggi in Italia in generale ed in particolare nel nostro settore, sia da un punto di vista politico e legislativo, sia da un'angolazione economico/commerciale dovuta alla crisi, mondiale, che tocca tutti i settori dell'industria ed, in particolare, i traffici marittimi, da sempre termometri dello stato economico dei Paesi, sia la relazione fatta da Alessandro Serra che ha fotografato la situazione esistente, oggi, in Europa.
Ci ha detto che dobbiamo confrontarci con numerose iniziative istituzionali, tre per la precisione, che toccano in particolar modo i porti e la nostra categoria.
La prima. Vi è già stato detto, ma voglio ribadirlo per una mia serenità d'animo, perfezionerà quanto comunicato dal Libro bianco della Commissione trasporti e, presumo, dopo il periodo estivo, la stessa inizierà le consultazioni delle categorie al fine di presentare un testo il più possibile condiviso. Ricorderete che il Parlamento europeo ha già espresso un giudizio negativo sul documento, e, francamente, ho qualche dubbio che la Commissione riesca a concertare un testo che riesca a far andar d'accordo tutte le categorie. Più facile che opti per Direttive separate, categoria per categoria. Vedremo.
D'altra parte credo che le enormi differenze che esistono non soltanto tra porti di varia nazionalità, ma anche tra i soggetti che operano nello stesso scalo, rendono difficile una condivisione d'intenti. Accomunare i porti agli aeroporti è cosa ancor più difficile e, a mio modesto giudizio, sbagliato. Il primo è un'insieme d'attività che convivono spalla a spalla, ma, spesso, ignorandosi, da molte centinaia d'anni ed in cui, tecnologie a parte, poco è cambiato e quel che lo è stato è avvenuto negli ultimi 15/20 anni; l'altra è una realtà praticamente neonata, con attività che non hanno una storia secolare alle spalle, e, pertanto, più inclini a recepire cambiamenti.
L'altro documento cui faceva riferimento Alessandro è già in discussione, seppur preliminare, in Parlamento. Presentato dalla Commissione mercato interno affronta la tematica delle concessioni demaniali. Un documento ambiguo, scritto in

maniera da prestare il fianco a diverse interpretazioni, prova ne è che in un primo momento sembrava che le Società che operano nei porti fossero escluse. Sbagliavamo. Un incontro organizzato e condotto dall'Angopi per conto dell'EBA con il relatore del testo al Parlamento, ha chiarito che anche noi dovevamo ritenerci inclusi nelle categorie interessate.
Questo cosa comporterebbe, in caso d'approvazione? Per dirla in due parole, perlomeno in Italia,ci cambierebbe il mondo. Dico in Italia perché, nella stragrande maggioranza dei casi, in Europa, le concessioni sono già operative. Dunque concessioni a tempo, non lunghissimo, otto/dieci anni, gara d'appalto e confronto con eventuali antagonisti. Ma,vedete, non è tanto la gara d'appalto che mi preoccupa, ma sono gli ormeggiatori/barcaioli che non hanno mai dovuto confrontarsi con queste problematiche a crearmi qualche pensiero. Probabile fine del Bando di concorso per l'ingresso al lavoro che, non dimentichiamolo mai, è una solida difesa per la categoria e la professionalità della stessa. Possibile variazione del sistema tariffario.
La terza Direttiva in allestimento, credo presentata dalla Commissione lavoro, riguarda gli standard professionali del personale marittimo. Vi dico la verità che non conosco questo documento, ma, indicativamente, lo ritengo il meno dannoso, in quanto va nella direzione, da anni, indicata dall'Angopi e
dall'Eba stessa.
Come avete potuto constatare, di carne al fuoco ce ne è parecchia, e permettetemi una considerazione dopo
tanti anni passati nell'Eba, non credo che oggi l'Eba, Angopi a parte, che con Alessandro ed il dottor Paolizzi contatta membri del Parlamento e delle varie istituzioni, affronti tutte le tematiche con il piglio giusto. L'Angopi deve avere un peso maggiore nell'Associazione, deve prendere lei l'iniziativa che, come Eba porterà avanti, spalleggiata dai colleghi olandesi, che oggi sono qui con noi,come anch'io feci, qualche anno fa, con la Francia al tempo delle Direttive De Palacio e Bolckenstein. Gli altri Paesi, e parlo dell'ormeggio, o hanno realtà totalmente diverse dalle nostre, o vivono già situazioni come concessioni, autoproduzione, pluralità di soggetti che operano nello stesso settore, liberalizzazione e concorrenza. Io non credo che altre Associazioni possano mettere in campo le strutture, la disponibilità di tempo e la volontà d'investire denari, nonché il personale che può mettere in campo l'Angopi e l'Hrve di Rotterdam. E, allora, che ci seguano. Tranquilli, quello che va bene a noi andrà benissimo anche agli altri, perché, sicuramente, sarà un passaggio migliorativo rispetto alla situazione esistente.
Scusa Alessandro se mi sono avventurato, forse un po' troppo lungamente, nel territorio oggi di tua competenza, ma avevo questo pensiero in testa ed ho voluto condividerlo con la sala.
Passando all'IBLA ed aggiornando i colleghi delle iniziative che ho intrapreso, v'informo che ho avviato contatti con realtà dell'ormeggio sia in Marocco che in Algeria. Ciò è stato possibile con la mediazione dei colleghi tunisini, ma devo anche dirvi che, dopo i contatti iniziali, non ho più avuto conferme da queste società che in Marocco sono terminalisti i quali impiegano, nelle aree loro spettanti, squadre di personale dedicato esclusivamente all'ormeggio, mentre in Algeria il servizio è sotto il controllo diretto della Port authority.
Come potete constatare si fa molto presto a parlare dell'Ibla, problemi non ce ne sono, fortunatamente, ma, in sincerità' non so dirvi se questo è un bene o un male. I problemi sono il sale della vita e della vita stessa ne sono parte. Troppi amareggiano e, posso testimoniarlo, possono far venire un infarto, ma il nulla è vuoto ed il vuoto è la morte. E un'Associazione morta non serve a niente. Intendiamoci, l'Ibla non è morta, ma respira debolmente perché non decolla e non decolla perché alle realtà che l'hanno costituita siamo, anzi sono, riusciti ad annettere soltanto un nuovo soggetto: la Tunisia. Francamente è un pò poco.
Denoto un sostanziale disinteresse da parte degli associati, tunisini a parte che vorrebbero avere tutti i paesi
del Nord Africa inseriti nell'Ibla, e che pure hanno, o potrebbero avere, contatti con operatori del settore. Vedremo.
Nel frattempo ho sollecitato, tramite il rappresentante dell'Associazione spagnola che ha conoscenze all'IMO, un incontro, per il prossimo settembre, con funzionari di quell'Ente. Incontro che si dovrebbe tenere a Londra al fine di discutere dei standard professionali degli operatori di categoria.
Abbiamo in calendario l'Assemblea Eba - Ibla il 21 settembre a Santorini in Grecia ed,in quel contesto, esporrò queste mie perplessità e valuteremo il da farsi.
Durante i lavori assembleari si terranno le votazioni per il rinnovo delle cariche sociali. Si proverà, inoltre, a dare



intervista

MARCO MANDIROLA, PRESIDENTE DELL'ASSOCIAZIONE MONDIALE ORMEGGIATORI

Alza la voce, IBLA!

Una informativa avvilente quella della situazione dell'IBLA, associazione mondiale degli ormeggiatori, presentata dal suo presidente Marco Mandirola al pubblico dell'assemblea generale Angopi, riunita nella sala convegni del Villa Zina, park hotel nell'entroterra di Trapani. Mandirola ne ha quasi declamato il De profundis, anche se ha poi ammesso che l'istituzione 'respira debolmente'. Mentre la si vorrebbe assai più vitale. Scontata, allora, la prima domanda, in un colloquio seguito alla relazione.

Allora, presidente Mandirola, è realmente così critica la condizione della International Boatmen's Linesmen Association?

Era e vuole essere una provocazione, in quanto so bene che la IBLA è nata da un progetto Angopi, per cui l'ultimo pensiero è di vedere fermata la sua attività. Noi vogliamo che gli altri associati partecipino in maniera più attiva. Per questo credo che il nuovo consigliere Angopi e il nuovo Comitato di presidenza dovranno far sentire fortemente la loro voce al prossimo convegno in programma nell'isola greca di Santorini. Ciò al fine di sviluppare l'Associazione che sono fermamente convinto ha ampi margini di miglioramento.

Quali e dove sono possibili questi miglioramenti?

Principalmente nelle aree più vicine a noi, che hanno le problematiche simili alle nostre, visto che abbiamo gli stessi clienti, con preoccupazioni che si rispecchiano in tutto il Mediterraneo; anche se certamente troveremo similitudini in tutto il mondo, pur in presenza di locali variabili.

Potrebbero esserci motivi di perplessità in termini di costi e di tariffe?

No, perché l'IBLA (ma anche l'EBA) non ha scopi né economici né sindacali. Pertanto, ciascuno nel suo porto applica autonomamente le tariffe dettate da tutta una serie di tematiche locali, per cui ogni Stato ha un valore ben diverso.

Per quale motivo l'IBLA intende incrementare le adesioni?

Perché noi vogliamo avere il confronto su basi tecniche, scambiandoci informazioni su standard e profili professionali, al fine di migliorare l'efficienza sul lavoro nonché la sicurezza per gli operatori, i vettori e i porti nel loro insieme. Non dimentichiamo che un servizio professionale parte anche dall'economicità per quanto riguarda i tempi e il numero dei soggetti impiegati.

Belgio, Croazia, Danimarca, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Malta, Norvegia, Olanda, Regno Unito, Svezia in Europa; Tunisia in Africa; Stati Uniti in America fanno parte di IBLA. L'Italia, che ovviamente ne fa anche essa parte, ha qualcosa da imparare da questi quattordici partner internazionali; e se si, da quali in particolare?

Premesso che nella vita c'è sempre da imparare e che si hanno lezioni da chi non si pensava avesse da impartirne. Però mi sia permessa la presunzione nel dire che gli ormeggiatori europei - e quelli italiani in particolare, anche grazie agli ultimi corsi istituiti da Angopi - hanno raggiunto un livello di professionalità che ritengo difficile da superare.

È possibile che Paesi di non radicata esperienza marittima – portuale possano raggiungere tali livelli professionali, considerato anche le tendenze fortemente evolutive di navi e impianti portuali?

Paradossalmente, credo che in realtà professionalmente più carenti operanti in porti emergenti, ci siano più possibilità di forti progressi professionali, perché lì c'e maggior sete d'apprendimento rispetto a realtà consolidate. Penso, invece, di trovare maggiore difficoltà in Paesi molto più evoluti: Canada, Australia, Cina, Giappone per esempio, dove ci si dovrà confrontare con retaggi e corporativismi radicati.

Quali Paesi in particolare si vorrebbe entrassero a far parte dell'IBLA?

Volentieri io li vorrei tutti. Se però dovessi proprio cogliere fiori dal mazzo, dico che mi affascinano realtà come Dubai, Singapore; oppure come Santos o Vancouver. Ovvero, porti di quattro continenti, da ognuno dei quali potremmo ottenere qualcosa delle loro esperienze, con la presenza IBLA infoltita nel mondo.

In questa prospettiva, cosa rappresenterebbe la funzione che l'IBLA si propone?

La prima sarebbe di avere un'aggregazione all'IMO. La seconda è quella di essere tutti uguali (è un mio sogno, ma mi piace qualche volta sognare, come lo sognavano Martin Luther King o il Mahatma Gandhi, che purtroppo non lo hanno visto completato). Nel mio piccolo, io sogno che gli tutti gli ormeggiatori abbiano almeno la stessa professionalità in tutto il mondo; e che una nave che parte da un porto europeo, quando approderà in un altro continente troverà le stesse professionalità che ha prima lasciato.

Ma non è questo sogno una omologazione che frena la libera iniziativa?

No. Qui non si parla di libera iniziativa. Per svolgere un'attività professionale occorrono dei chiari requisiti. Per esempio, i piloti degli aerei devono avere standard professionali comuni; i marittimi sono disciplinati da regole e certificati internazionali, indipendentemente dalla loro nazionalità. Perché non deve essere così anche per gli ormeggiatori?

È facile ottenere standard professionali omogenei in tutti i porti, sulla stregua di quanto fatto con l'EBA?

Dipende da chi saranno i nostri interlocutori. Se parliamo di cooperative, o di grandi società sarà più facile, perché le prime avranno come obiettivo primario la sicurezza personale e il miglioramento sociale; mentre le seconde avranno come scopo il perfezionamento dei servizi e potrebbero intravvedere nell'aumentata professionalità un miglioramento degli stessi servizi, non ponendosi come obiettivo primario il problema dei costi. Diverso il discorso con le piccole realtà padronali, o con i terminalisti, che anteporrebbero il versante economico della formazione professionale a tutto il resto. È una sfida!

all'Ibla uno spirito più moderno, al passo con i tempi, magari allestendo un sito Internet dedicato cui, chi interessato, potrà accedere per avere maggiori ragguagli su di noi e, sopratutto, si proverà a responsabilizzare i nuovi, o vecchi, organi direttivi al fine di cercare di far germogliare quello che oggi è poco più d'un seme.
Un sogno? Forse. Ma ricordo chiaramente, come fosse successo ieri, quando un signore francese, di Marsiglia, si presentò al Gruppo di Genova con un'idea. Creare un'Associazione Europea degli Ormeggiatori. Quell'uomo si chiamava Ristorcelli, è morto da molti anni e quasi nessuno si ricorda di lui, ma oggi quella sua intuizione ci porta ad avere accesso a Istituzioni che ci sarebbero precluse. Sua l'intuizione, ma fu supportato dall'entusiasmo dei primi aderenti, sei porti, che cercarono proseliti e formarono Associazioni nazionali. Idearono tornei calcistici per conoscerci e scambiarci notizie tra di noi. Pur con l'ostacolo delle lingue ci capivamo e, tra un calcio e una risata sul campo di gioco, diventammo amici. Sono passati 36 anni da allora ma credo che chi oggi, o domani, governerà l'Ibla nel rispetto di quelle persone e, sopratutto, del loro spirito, per i tempi pionieristico, debba impegnarsi a portare quel messaggio, allora di un'Europa allo stato larvale, nel mondo.
So d'essermi dilungato, ve ne chiedo venia e terminerò qui questo mio intervento, ringraziando, ancora una volta, l'Angopi per l'appoggio incondizionato che, sempre mi ha dato, alla struttura organizzativa dell'ufficio che sopporta pazientemente le mie richieste, e con i complimenti ai Gruppi di Trapani e delle Isole Egadi che hanno curato l'allestimento di questo evento.
Ancora grazie per l'attenzione.



STEFANO TRICOLI
capogruppo Gruppo Ormeggiatori porto di Ancona – Presidente Sindaci revisori.
"Un triennio da ricordare". Così, Stefano Tricoli, capogruppo degli ormeggiatori di Ancona, ma che in Associazione è presidente del Collegio dei Sindaci revisori, sintetizza il periodo appena scaduto del direttivo Angopi, valutandolo dal suo personale osservatorio e dopo essersi occupato dei dati maggiormente riferiti alla proprio mandato. Tra quelli da ricordare cita i fatti più rimarchevoli, tenuto anche conto della crisi calata sulla categoria a 'macchia di leopardo', con effetti generalmente regressivi, seppure paradossalmente positivi in qualche porto. L'acquisizione della sede propria dell'Associazione: *"Sogno di noi tutti!"*, è il primo rilevante fatto. *"Una sede bellissima, spaziosa, che ci ha permesso di razionalizzare il lavoro e che, non ultima sua prerogativa, rappresenta un pregevole ritorno d'immagine, considerando il favore con cui la frequentano associazioni, sindacati, funzionari e altri che l'hanno utilizzata anche per propri incontri, riunioni, o altre necessità"*. Fondamentale, altresì, l'assunzione del segretario generale dell'Associazione: *"Una figura importante che si è calata subito nei problemi dell'Associazione e che ci dà veramente una grossa mano"*. Mentre di altrettanto rilievo è l'attività di formazione e qualificazione di categoria, che coinvolge circa l'85 per cento di ormeggiatori e barcaioli per quello che è un vero e proprio attestato professionale; la cui validità professionale è stata salutata con favore da enti e organismi di Stato.
Con l'intervento di Tricoli si conclude la sessione antimeridiana dell'assemblea Angopi. L'appuntamento è aggiornato al pomeriggio, sempre nella sala convegni di Villa Zina, sempre sotto la presidenza di Gianni Puglisi.



GIANNI PUGLISI
capogruppo Gruppo Ormeggiatori del porto di Taranto - presidente Collegio probiviri
Il pomeriggio dell'assemblea Angopi riconduce in primo piano gli infortuni sul lavoro. L'increscioso tema è affrontato da Gianni Puglisi - in Angopi, presidente del Collegio dei Probiviri - che completa l'anticipazione sull'urgenza del da farsi per tentare di contrastarli, con la quale il presidente Guidi aveva avviato i lavori antimeridiani. Puglisi informa che oltre alla prevenzione applicata nei Gruppi contro la subdola aggressività dei pericoli, il Consiglio di presidenza, ha posto la massima priorità alle garanzie, forse un pò scoperte, attinenti alle fasce di ormeggiatori giovani, o avanti negli anni, colpiti da infortuni causati da inesperienza o appannamento dei riflessi. Sottolinea poi la serietà dei problemi emersi nel panorama portuale europeo e soprattutto italiano. Problemi che si riflettono sulla categoria: in particolare dalle nubi addensate sull'articolo 14 della legge 84/94; paventando così il pericolo che a breve ci si possa imbattere in un mercato selvaggiamente privo di regole. Anche per questo plaude alla disponibilità di Guidi a proseguire nella guida dell'Angopi, mantenendo la continuità della sua azione contro tale evenienza. Richiama quindi l'attenzione sull'incentivazione delle fusioni *(guardare non i piccoli interessi, ma ben più lontano)* e della mobilità *(strumento che in determinati casi dà ottimi risultati)*. Tutto ciò gli dà fiducia nel futuro della categoria, pur consapevole e rammaricato delle sofferenze di alcuni Gruppi. Ed è convinto che attraverso le azioni sia dei Gruppi sia dell'Angopi *("che* - citando le parole dette in precedenza da Vito Figliomeni nel suo saluto - *non ha mai abbandonato nessuno")* la categoria degli ormeggiatori e barcaioli saprà trarsi fuori dalle attuali difficoltà, magari *"lasciando qualche pennetta"* sul terreno dei cambiamenti. Quindi, dà il via alle relazioni dei coordinatori delle Commissioni tecniche di Lavoro. A iniziare da Giovanni Bevilacqua.



GIOVANNI BEVILACQUA

capogruppo Gruppo Ormeggiatori e barcaioli delle Isole Egadi) - Coordinatore Commissione tecnica di lavoro 'Sistema gestione integrata Qualità, ambiente e sicurezza'

L'informativa di Giovanni Bevilacqua riguarda lo stato dell'arte del lavoro svolto dallo staff Angopi e dalla Commissione lavoro, nel semestre intercorso tra l'assemblea di dicembre 2011 e l'odierna di giugno 2012. Innanzi tutto ritiene che tale periodo sia stato assai intenso in conseguenza di impulsi socio-politici nazionali ed europei. Pertanto: *"Diventa fondamentale ed elemento di forza offrire il nostro modello organizzativo senza trascurare la figura professionale, i parametri di sicurezza, qualità e soprattutto l'efficienza dei costi"*, ovviamente salvaguardando la modernizzazione dei mezzi nautici e la formazione del personale. È quindi importante rafforzare l'unione e la collaborazione, *"anche in tutta la nostra diversità"*, ponendo in fila i vari principi e le linee che contribuiscono ad elevare e migliorare tutta la categoria.

La relazione di Bevilacqua poi s'addentra - delucidandone i risultati - nei meandri tecnici delle discussioni e analisi effettuate principalmente dai rappresentati di Angopi, Registro Italiano Navale e Gruppi ormeggiatori e barcaioli, insite nel Sistema sottoposto al suo coordinamento. E soprattutto chiarendo i correttivi intrapresi, ove necessario, per semplificare e al tempo stesso rendere più incisiva l'azione del Sistema qualità, ambiente e sicurezza. In particolare, il coordinatore si richiama al contributo dato dall'Associazione ai suoi iscritti attraverso il sito Angopi, *"creando una banca dati accessibile a ogni Gruppo, dove si potrà ricevere e inviare documenti relativi alla propria organizzazione oltre alle circolari e alle notizie"*. Con ciò avvicinando ancora di più il Sistema alle esigenze e alle problematiche dei Gruppi, poiché: *"Lo scambio di informazioni, dati e comunicazioni dà valore alla nostra attività, portando avanti programmi, iniziative e progetti"*. Per cui: *"Abbiamo fatto un salto di qualità rendendo il Sistema sempre più funzionale e adattabile alle nuove esigenze della categoria"*. In chiusura, Bevilacqua si concede una riflessione ad alta voce: *"Lo scorso anno, l'Italia si apprestava a celebrare il centocinquantesimo anniversario della sua Unità e l'assemblea di Trieste ci ha fatto riflettere sul valore dell'Unità Nazionale. A tale proposito, prendendo come esempio l'omaggio fatto dalla città di Trapani a Nunzio Nasi, esponente dei lavoratori, presidente della Provincia, più volte consigliere comunale e deputato alla Camera. L'omaggio cita queste testuali parole: <<***A Nunzio Nasi, Trapani fedelissima di fronte al mare donde comincia l'Italia***>>", consentitemi di soffermarmi a ragionare sul momento straordinario che la nostra Associazione sta vivendo e a tale proposito vorrei richiamare che l'Unità dell'Angopi iniziata a Trieste è completata a Trapani"*.

Poi, è la volta di:



GIORGO PILARA

capogruppo Gruppo Ormeggiatori e barcaioli porto di Civitavecchia) – Coordinatore Corso di qualificazione a aggiornamento professionale di categoria

La settimana scorsa ci siamo incontrati con la Thesi per analizzare i dati della prima e seconda annualità di attività della formazione continua per ormeggiatore per verificare l'andamento formativo e le criticità che sono emerse. I dati di ritorno dalla Thesi dimostrano un ottimo seguito del corso da parte degli iscritti della seconda annualità durata tutto l'anno circa l'ottanta per cento dei 350 iscritti al secondo anno hanno terminato il corso in anticipo (chiusura anno prevista il 31 luglio 2012), mentre nella prima annualità (circa 380 iscritti) si registra una frequenza con una percentuale del 50% che ancora non ha effettuato nessun accesso sul portale, il 30% che ha terminato la prima annualità, mentre il restante 20% sta svolgendo il corso con una certa assiduità. Il 50% della prima annualità (circa 190 ormeggiatori) molto probabilmente sono i refrattari a prescindere dei gruppi e delle nostre iniziative ma evidentemente in periferia non ci si è resi conto dell'importanza del progetto o meglio ancora non siamo stati sufficientemente bravi a far comprendere il significato di questo percorso formativo. In considerazione delle difficoltà riscontrate in periferia dai vari Capi gruppi e Tutor verso quei soci che quotidianamente per futili spiegazioni dal poco tempo a disposizione, difficoltà logistiche, ecc abbiamo deciso con Cesare Guidi di andare alle Isole Eolie. Abbiamo perche racchiude in un'unica realtà (il secondo Gruppo in Italia per numero di ormeggiatori) tutte le difficoltà possibili: 48 ormeggiatori suddivisi per sette isole con nove scali; scarsa connessione internet; poca manualità all'uso del pc; un'unica sede a Lipari, l'isola più grande e poi tante postazioni di attesa per arrivo degli aliscafi in loco. In poche parole la più complessa situazione in Italia. È stato straordinario vedere gli ormeggiatori in tutti gli scali con quale attenzione, partecipazione, umiltà ci seguivano nelle spiegazioni di carattere politico nazionale della vita associativa e delle difficoltà del momento, di come si accede sul portale Thesi e si studia passaggio dopo passaggio fino ad arrivare al questionario Tutto questo con indubbie difficoltà nell'utilizzo del computer: sono scali dove si vive e ci si organizza la vita in funzione degli orari degli aliscafi e contraddistinta dalla vita tipica di un' isola dal mare e dalle sue risorse. Un'esperienza emozionante e intensa di significati caratterizzata dalla genuinità delle persone e dalla loro straordinaria accoglienza. Terminati i quattro giorni di lavoro negli scali siamo tornati soddisfatti della trasferta convinti che avevamo trasmesso il giusto messaggio del corso formativo e della sua importanza, ma è stato straordinario verificare a posteriori dai dati di ritorno del capogruppo e i suoi collaboratori e dalla stessa Thesi come alle Isole Eolie circa l'85% sta completando la prima annualità. Questo ci deve far capire che tutto è possibile, laddove esistono dei problemi si possono e si devono risolvere ed è cura del capogruppo e del tutor trasmettere l'importanza della formazione per il futuro della categoria. Corso peraltro condiviso dall'intera utenza (Confitarma, Federlinea e Federagenti), Ministero

delle Infrastrutture e dei Trasporti, Comando Generale Capitanerie di Porto il 14/06/2012 dove ci si è soffermati anche sulla formazione. E dove è stato ribadito di credere fortemente nel nostro progetto, reputando "tale corso come percorso formativo di qualificazione/riqualificazione dei lavoratori in oggetto rispondente sia ai bisogni della categoria che alle esigenze della portualità nazionale, la quale potrà trarre indubbi vantaggi dal fatto di potersi avvalere di personale sempre meglio professionalizzato e, in questo particolare caso, sempre più capace e cosciente di rendere un servizio di interesse generale di fondamentale importanza per la sicurezza della navigazione e degli approdi".
Altro tema affrontato è la possibile istituzione della mobilità nella categoria in Italia a garanzia del posto di lavoro e di un onesto salario, nell'interesse comune della categoria e della sua continuità. Ci dobbiamo confrontare con questi continui cambiamenti nazionali ed internazionali: basti pensare che il 12 dicembre 2011 la commissione Europea ha adottato una proposta di direttiva che modifica la direttiva relativa alle qualifiche professionali (Direttiva 2005/36/CE) condivisa anche dal consiglio europeo che nelle sue conclusioni ha appoggiato la modernizzazione dell'attuale disciplina; tale proposta della commissione è volta a semplificare le regole per la mobilità dei professionisti all'interno dell'Ue introducendo una tessera professionale europea. Si tratterà di un certificato elettronico che consentirà ad un professionista di stabilirsi in uno Stato membro; negli elementi chiave della proposta si parla di principi di formazione comuni dove le associazioni e le organizzazioni professionali rappresentative a livello nazionale e dell'Unione dovrebbero poter proporre principi di formazione comuni. Ciò dovrebbe tradursi in una prova comune come condizione per l'acquisizione di una qualifica professionale oppure in programmi di formazione fondati su un insieme comune di conoscenze, capacità e competenze, in modo tale che le qualifiche conseguite ai sensi di tali quadri comuni di formazione dovrebbero essere automaticamente riconosciute dagli Stati membri, che a loro volta dovranno fornire un elenco delle proprie professioni regolamentate e giustificare la necessità di una regolamentazione. Tale proposta seguirà le procedure ordinarie del Parlamento europeo con una definizione entro la fine del 2012.
Penso che capirete perché ogni qualvolta insistiamo su questi aspetti imprescindibili per la categoria è impensabile considerare l'ormeggiatore vincitore del bando di concorso che rimane immobile ai continui cambiamenti del mondo del lavoro. E in particolar modo al nostro settore del mare dove anche i continui mutamenti delle direttive concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare che sono regolati a livello internazionale dalla convenzione STCW. Convenzione emanata nel 1978 e che da allora molti passaggi normativi l'hanno aggiornata verso un adeguamento e una armonizzazione delle norme comunitarie e dei vari stati nazionali alle norme internazionali. Gli emendamenti disposti nella conferenza di Manila nel giugno 2010 hanno apportato modifiche alla direttiva 2008/106/CE e riguardano in particolar modo disposizioni più severe per quanto riguarda formazione e valutazione e questi mutamenti li stiamo vivendo in prima persona per il mantenimento del titolo professionale, come evidenziato dalla circolare dell'Angopi del 30 settembre 2011 dove si specifica che nel decreto legislativo n. 136 del luglio 2011 e il D.M del 6 settembre 2011 è stata recepita la direttiva comunitaria rendendo più severo il conseguimento dei titoli professionali dovuti all'innalzamento del titolo di studio richiesto. E ancora oggi abbiamo delle difficoltà in periferia a non comprendere tutto questo; ci dobbiamo sforzare tutti in insieme in primis tutti i componenti degli organi direttivi dell'Angopi dai vari consigli (presidenza e nazionale), commissioni, capi gruppo e tutor a far capire che la vincita del bando di concorso è un punto di partenza e l'inizio di un percorso professionale senza soluzione di continuità per la salvaguardia del posto del lavoro.
Siamo consapevoli delle difficoltà in cui versa l'economia mondiale in questo momento, con inevitabili ripercussioni sui traffici nei porti, e delle difficoltà della categoria. È in questi momenti difficili che bisogna rimanere uniti o magari iniziare quelle micro/macro aggregazioni tra gruppi, ma l'unica certezza che abbiamo che il futuro del lavoro è solo per le categorie o lavoratori che conseguiranno una professionalizzazione e competenza elevate, altrimenti si rischia di essere coinvolti nel mercato del lavoro dove l'uomo sta perdendo a discapito della globalizzazione, massimizzazione il senso della dignità del lavoro contrariamente a quanto previsto dalla nostra carta costituzionale dove si stabilisce che l'Italia è una Repubblica Democratica fondata sul lavoro è notizia di questi giorni che nel primo trimestre del 2012 hanno chiuso 130 mila piccole imprese la media di 1400 imprese al giorno e ancora oggi noi in periferia pensiamo al turno, al parabordo, alle ferie, al troppo lavoro … ; invece di renderci conto di quanto siamo fortunati ad essere ormeggiatori e avere la possibilità di incidere coma lavoratori in maniera democratica sulle sorti della categoria (è utopia nelle altre realtà).
Concludo ringraziando la Thesi per la collaborazione dimostrata in questi anni, cercando possibilmente di esaudire ogni nostra richiesta; ringrazio anche i tutor dei porti di Savona, Taranto, Ancona che hanno utilizzato in prova il nuovo format creato appositamente per snellire quelle lungaggine nell'inserimento da parte del tutor delle ore di esercitazione pratiche svolte da ogni ormeggiatore nel proprio porto; questa nuova impostazione entrerà in funzione nel prossimo anno corsuale, sperando di soddisfare e di risolvere i problemi riscontrati dai tutor.



ANNIBALE MARTURANO,
capogruppo Gruppo Ormeggiatori e barcaioli delle Isole Eolie
Buon pomeriggio a tutti. Sono il capogruppo delle Isole Eolie e vorrei dire qualcosa a proposito dell'attività formativa. A circa un anno dall'avviamento degli specifici corsi di formazione di categoria, ho preso atto che nel gruppo delle Eolie nessun componente - purtroppo - aveva seguito il programma di formazione sviluppato dall'Angopi per problemi vari, diversamente dalla generalità di quasi tutti gli altri Gruppi. Per questo ho sensibilizzato gli organi dirigenti dell'Associazione al fine di poter esperire tutte le iniziative possibili per superare le difficoltà oggettive che si riscontrano nel nostro arcipelago.

A tal fine e stata organizzata alla fine del mese di aprile 2012 una specifica attività didattica nei vari scali delle Isole Eolie per sensibilizzare, coinvolgere ed assistere tutti gli ormeggiatori attraverso dimostrazioni pratiche eseguite in loco e quindi favorire l'uso della piattaforma in modo autonomo. Per l'occasione sono arrivati il presidente Angopi Cesare Guidi e Giorgio Pilara - capogruppo degli ormeggiatori di Civitavecchia nonché coordinatore nazionale per l'attività formativa - che hanno presentato le procedure sia nella sede operativa del gruppo sia nei vari scali delle Isole Eolie suscitando l'interesse di tutti i colleghi. Dopo aver completato il giro e considerato che alcuni ormeggiatori hanno palesato difficoltà con l'utilizzo del personal computer - difficoltà comunque superabili attesa la dimostrata volontà da parte dei partecipanti nel voler seguire i corsi - è emersa l'esigenza di nominare più coordinatori, viste le obiettive difficoltà in quanto il Gruppo delle Eolie è composto da sette isole e nove scali, in alcuni casi con difficoltà di collegamenti ad internet, considerando, inoltre, l'esigenza di aiutare i colleghi con meno dimestichezza nell'uso del computer. Al momento stiamo completando le materie del primo anno e sono fiducioso che riusciremo a completare il corso di studi per tutti i cinque anni, perché ho visto che molti ormeggiatori hanno capito l'importanza di effettuare il corso. Approfitto dell'occasione per ringraziare l'Associazione che chiamerei 'Famiglia Angopi', che in questi quattro anni vissuti da me come capogruppo è stata vicina al Gruppo delle Eolie, dove le difficoltà non mancano, nonostante la classe dirigente faccia di tutto per essere più coesa possibile. Ringrazio ancora Giorgio per la sua disponibilità e la pazienza che ha avuto nei nostri confronti e soprattutto Cesare che anche in questa occasione ci ha dimostrato il suo appoggio e la sua amicizia. Un grazie a Vito e a Giovanni per avere organizzato assieme all'Angopi questa bellissima assemblea. E un grazie a tutti voi per l'attenzione prestatami.



SALVATORE GIORICO capogruppo ormeggiatori Oristano

Innanzi tutto rivolge parole di apprezzamento e ringrazia tutta l'organizzazione Angopi per la dedizione con cui ognuno svolge la propria parte. Poi riferendosi alla relazione del presidente Guidi, i cui argomenti, *"da giurista e da politologo"* puntualizzati *"dall'a alla z e poi di nuovo dalla z alla a"* e da lui attentamente ascoltati, vi entra nel merito. Vi entra ricordando la corposa serie di straordinarie iniziative messe in cantiere e portate avanti dall'Associazione: *"Prioritarie per questa categoria e da perseguire giorno per giorno"*. E ritiene che nel mazzo delle iniziative quella che più lo colpisce è il tema della mobilità, ricorrendo alla quale si potrebbe avvantaggiare la categoria. Ma in aggiunta ad essa vorrebbe vedere incrementata la mutualità; ossia: *"Venire incontro alle situazioni di emergenza"*, sostenendo realtà particolarmente colpite dalla crisi attraverso una sorta di meccanismo di compensazione.



Conclusioni

CESARE GUIDI presidente ANGOPI

Lo spunto iniziale delle Conclusioni tratte dal presidente di Angopi Cesare Guidi emerge dall'accenno sulla mutualità poco prima avanzato da Salvatore Giorico e dalla successiva risposta del presidente dell'assemblea Gianni Puglisi allo stesso capogruppo degli ormeggiatori di Oristano (ricordando che il 'punto-fermo' della categoria è sempre stato 'il principio buono della solidarietà'). Guidi amplia tale concetto con riflessioni ad alta voce che attraversando formazione ed esperienze personali, professionali e di pratica dirigenziale appaiono essenziali per l'esauriente comprensione delle linee-guida intraprese dell'Associazione anche per i colleghi non partecipi ai momenti decisionali.
Sul versante personale Guidi fa proprio il profondo concetto di solidarietà, rivendicando la sua appartenenza all'Emilia – Romagna. *"Avendomi mamma - natura paracadutato in quell'ambiente oggi fortemente terremotato, sono fortemente intriso di quei valori,molto diffusi in quella terra: che sono valori di solidarietà, che sono valori di mutualità. Nascono lì le cooperative; ed è proprio attraverso il lavoro associato che si fanno le esperienze. Per cui tutta la nostra storia nasce lì, dalle cooperative bracciantili, e noi apparteniamo a questi valori"*. Ed è su questo retaggio che - nel suo piccolo - il presidente di Angopi ha cercato di trasmettere e infondere questi valori, questa cultura. *"Ed è indubbio che non potevo non farlo all'interno di questa Associazione"*. Specifica poi che il primo punto individuato da Gianni Puglisi allora è: *"Proprio quello di andare incontro a quelle realtà più trascurate, più neglette e dimenticate da dio, e fargli sapere che c'è una Associazione che è attenta, in grado di ascoltare i loro problemi, farsene interprete e portatore anche con le realtà locali"*. Perché, spiega, che un conto è il piccolo Gruppo che va dal comandante del porto ad avanzare una richiesta, magari suffragata anche da tante motivazioni, ma dal peso specifico non adeguato. Mentre: *"Altro aspetto è portarsi dietro un valore, un peso significativo che è quello dell'Associazione. È tutt'altra cosa!, un'Associazione che quotidianamente s'interfaccia, si relaziona col Comando del Corpo delle Capitanerie di porto, con l'Associazione dei presidenti delle Autorità portuali, con Confitarma, con le Organizzazioni sindacali che hanno un respiro nazionale"*. Questo, quindi, è il primo dato posto da Guidi sul tappeto assembleare delle sue conclusioni. Ossia, cercando fino dall'inizio di non trascurare alcuno, ma interpretando i loro bisogni, dimostrando infine attraverso l'evidenza dei numeri, delle percentuali e dei vari esempi la validità delle azioni Angopi, in particolare pro-

prio a favore delle realtà minori della categoria. Ricorda anche che nei casi in cui le piccole realtà per le ragione più disparate hanno bisogno del sostegno di Angopi, anche per essere tra gli ultimi arrivati in Associazione. Alla quale appartengono realtà presenti dalla notte dei tempi. Realtà che hanno costituito e costruito questa Associazione e che quindi il loro passo lungo gli anni è stato continuo; mentre gli ultimi arrivati devono ovviamente bruciare quelle tappe abbastanza in fretta. E allora si cerca di non far correre troppo quelli che sono avanti per poter dare una mano ai Gruppi di più recente adesione facendoli avvicinare il più possibile, in modo tale che possano sfilarsi la 'maglia nera'. "Questo è un aspetto di cui va tenuto conto". Comunque: *"Stante l'attuale sistema, quello che possiamo fare, nel limite del possibile lo stiamo facendo, credo anche con risultati soddisfacenti"*. E insiste per non fare sorgere il dubbio di un'Associazione 'schiacciata' sui principali porti italiani. Che, invece, è un organismo che si fa interprete delle istanze e bisogni dei sessantuno Gruppi aderenti.
Cesare Guidi s'inoltra ulteriormente nelle riflessioni originate dall'osservazione di Salvatore Giorico sulla mutualità a favore dei Gruppi in evidente difficoltà nonché dalla risposta di Gianni Puglisi al capogruppo oristanese. Vi si inoltra ancora perché in qualità di presidente dell'Angopi si sente artefice in prima persona, ovviamente assieme al Consiglio di presidenza, delle decisioni in merito adottate dall'organismo direttivo dell'Associazione. Ma vi si inoltra ancora anche perché ritiene giusto trasmettere questo percorso e questo valore all'intera assemblea. E pure dell'intergenerazionalità, perché il vero patrimonio sta: *"Nel trasmettere e diffondere questi valori a quelli raccoglieranno il nostro testimone"*. Ciò è quanto il presidente Guidi vorrebbe fosse trasmesso alle future generazioni di ormeggiatori - barcaioli; tenendo presente che questa è una categoria che si è salvata e ha sviluppato la sua reputazione organizzativa e operativa proprio per essersi ispirata a tali valori.
Valori che comunque sono tuttora da difendere da trascuratezze, forse inconsapevoli. Tuttavia, prendendo ad esempio gli armatori con traffici dedicati alle 'autostrade del mare', essi ignorano quelle nostre attività ai campi boe, ai pontili e in altri punti pericolosi della portualità, dove si rischia la vita; oppure, più semplicemente, le riconducono ai meno rischiosi ormeggi e disormeggi delle navi traghetto a banchina. Una 'breccia di Porta Pia', questa dell'ignavia, che adombra il rischio di ben più gravi infiltrazioni, ovviamente da contrastare con le armi della dialettica, della professionalità e soprattutto della coesione di categoria. Allora: *"Uniamo le forze!, perché è solo così che la categoria marcia unita ed è in grado di poter rispondere a determinati attacchi. Noi ce la mettiamo tutta e così continueremo a fare; così da non avere nulla da rimproverarci davanti ai colleghi e alla storia della categoria. Ma sempre seguendo i principi della solidarietà e della mutualità, perché è solo in questo modo che si porta avanti una realtà autogestita. Autogestione che è un valore inestimabile; è la possibilità di gestire il nostro destino, la possibilità di lottare, la possibilità di organizzare, la possibilità di indicare chi ci deve rappresentare… Ma dove trovarlo un lavoro che ha queste caratteristiche?*

PROFESSIONE: REPORTER



Cesare Guidi non ama essere fotografato. A malincuore vi si assoggetta lo stretto necessario, comprendendo le necessità delle cronache di avvenimenti in cui egli è protagonista, o tra gli attori principali. Il riferimento cinematografico porta in memoria il film 'Professione: reporter', realizzato nel 1975 dal sommo Michelangelo Antonioni, interpretato da Jack Nicholson e Maria Schneider. Del grande regista - peraltro di origine ferrarese come Guidi - qui si prende a prestito il titolo della pellicola. Ma è una invadenza che vuole soltanto giustificare l'impulso professionale del cronista posto di fronte non solo ai suoi appunti scritti, ma anche a una breve sequenza videoregistrata delle ultime, intense battute del presidente di Angopi, qui sopra riportate. Un presidente apparso quasi stravolto, sopraffatto dalle sue stesse parole. Come anche la carta stampata ne ha 'filmato' il crescente ritmo espressivo, giustificato da quello che nel costume giornalistico corretto è chiamato diritto di cronaca.



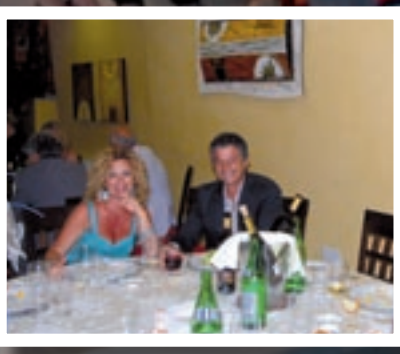
Rimpatriata a Villa Zina





















































STRETTA COOPERAZIONE TRA BOATMEN OLANDESI. MA PURE,



una buona amicizia



MARTIN BRUSSÉ, presidente di KRVE, società di ormeggio di Rotterdam e dell'Associazione degli ormeggiatori olandesi

Cari ormeggiatori, cari consiglieri Angopi e, in particolare, caro Cesare, presidente Angopi, caro Vito Figliomeni, capogruppo di Trapani, che quest'anno ospita l'Assemblea generale della vostra Associazione e caro Giovanni Bevilacqua, capogruppo delle Isole Egadi. Grazie per averci invitato qui, siamo molto onorati e lo apprezziamo molto. Con la nostra presenza enfatizziamo la stretta cooperazione e la buona amicizia. Grazie molto per questo.

Per coloro che non mi conoscono, il mio nome è Martin Brussè, Presidente della società di ormeggio di Rotterdam e dell'Associazione degli ormeggiatori olandesi, l'organizzazione nazionale degli ormeggiatori nei Paesi Bassi,.Sono qui con Erik De Neef, da molti di voi certamente conosciuto. Erik si sta occupando delle questioni europee che stanno accrescendo la loro importanza per la KRVE e per l'Associazione olandese degli ormeggiatori. Erik vi parlerà dei passi che abbiamo fatto e che dovremmo fare. Che l'Angopi sia per noi un partner importante è ovvio.

Abbiamo anche qui con noi Jan Gardeitchik dell'Autorità Portuale di Rotterdam e Claire Groenewegen, il nostro nuovo legale. Jan è responsabile per le questioni riguardanti le operazioni nautiche all'Autorità portuale. Domani parteciperà al dibattito della Tavola Rotonda. Claire ha iniziato recentemente a lavorate per la KRVE e rafforzerà il nostro team nelle questioni nazionali e europee. Erik vi dirà di più in merito a ciò tra un attimo.

Per quanto riguarda la cooperazione, vi posso dire che abbiamo fatto passi importanti nei progetti off-shore nel mondo. Attraverso contatti diretti con grandi compagnie petrolifere canadesi, ci sono più opportunità in vista e se tutto andrà bene avremo sempre più bisogno dei colleghi italiani. Stiamo per essere coinvolti in un'attività riguardante l'organizzazione e la prestazione del servizio di ormeggio su flottanti di produzione, di stoccaggio e di scarico, utilizzati per la produzione petrolifera in mare aperto.

Questo significa, ovunque nel mondo vogliano iniziare tali attività, ci sarà sempre spazio per gli ormeggiatori. Siamo molto lieti di avere un partner come l'Angopi nell'off-shore, così abbiamo molti professionisti dell'off-shore disponibili.

Su richiesta delle compagnie petrolifere stiamo lavorando alla registrazione ufficiale di tutti i servizi degli ormeggiatori in questo settore. Ci permette di dare consigli nel campo della gestione della sicurezza dell'off-shore. Ogni procedura diventerà parte dei servizi degli ormeggiatori per la gestione della sicurezza dell'off-shore. Nel dettaglio le procedure sono descritte e supportate da disegni. Le compagnie petrolifere sono attratte dal nostro approccio professionale e in cambio ci assicurano 1o svolgimento di questo lavoro.

Sembra sia il momento giusto di unirsi all'Angopi per riprendere il discorso iniziato con l'incontro che abbiamo avuto con la Saipem. Ora noi abbiamo più cose da offrire, alle quali potrebbero essere interessati. Sviluppi invitanti per tutte le parti.

Voglio lasciare il posto al mio college Erik, ma prima di farlo voglio che voi tutti sappiate che se qualcuno di voi si trovasse a visitate il porto di Rotterdam con qualche delegazione per qualche iniziativa, attraverso l'Angopi, vi prego di farmelo sapere, in modo che vi possiamo invitare a visitare la nostra società di ormeggio e il porto di Rotterdam. Siete tutti più che benvoluti. Grazie per avermi dato la parola. Lascio il posto a Erik. Grazie



ERIK DE NEEF responsabile dell'area finanziaria e commerciale di KRVE nonché delegato dell'Associazione olandese per i rapporti con l'UE.

Come il nostro presidente Martin Brussé ha già detto, anche io voglio ringraziarvi calorosamente per questo invito. Venendo dalla parte fredda e umida del Nord Europa, abbiamo bisogno di abituarci alla differenza di temperatura di 20 gradi qui a Trapani. L'atmosfera qui è quindi delle fiabe. Anche se sembriamo turisti, siamo qui grazie alla collaborazione con l'Angopi. La nostra associazione ha molte somiglianze con l'Angopi. La cooperazione è dunque una logica conseguenza. Lavorando con l'Angopi,ci si sente come un genero con una famiglia. Siamo originari dei Paesi Bassi, ma abbiamo una famiglia in Italia. Inoltre, tutti gli olandesi amano la loro suocera. Comunque ora passo alla lingua inglese, perché non voglio sembrare George Clooney in Italia.

Cari colleghi. Come sapete, l'Angopi e la Krve hanno lavorato insieme in progetti offshore. C'è anche un rapporto stretto tra l'Angopi e la Krve nell'EBA. Ora nascerà una nuova cooperazione tra Angopi e Krve sulle questioni europee, da cui anche l'Eba trarrà beneficio. Gli interessi dell'Angopi e della Krve sono completamente in sintonia.

L'Angopi ha, già da molti anni, con i professori Carbone e Munari, esperti legali nel campo delle questioni marittime europee. A quel tempo la Krve dava compensi ai consulenti legali ad hoc, ma generalmente la Krve poteva gestire da sola le questioni legali, perché le regolamentazioni e le proposte europee avevano meno effetto sulla Krve. Nel frattempo, l'impatto del white paper stava crescendo ed aveva conseguenze su tutti i Paesi.

I Paesi Bassi sono uno dei paesi più liberali nel mondo. Essendo un paese con poche risorse naturali e vista la sua posizione strategica, è stato sempre un paese commerciale con una grande attenzione al mercato aperto. Per questo gli armeggiatori olandesi non sono mai stati supportati dal governo olandese. Molte importanti compagnie olandesi sono state vendute ad investitori stranieri. A causa di ciò, la posizione competitiva dell'Olanda è andata diminuendo. Ora c'è una commissione composta da politici olandesi per esaminare quale siano gli effetti negativi della privatizzazione per il mercato olandese. Gli effetti negativi in Olanda sono la privatizzazione delle cure mediche, del sistema bancario, dell'energia, del mercato della telefonia. Un disastro della privatizzazione sono le compagnie ferroviarie, i taxi e le compagnie delle Poste.

Il nostro Governo sta realizzando che l'Olanda è andata troppo lontano nella privatizzazione. Il pilotaggio olandese è un esempio di fallimento della privatizzazione. Nel 1988 sono stati costretti a privatizzare e ora il Governo ammette che questo è stato un fallimento poiché la privatizzazione del pilotaggio non ha raggiunto l'effetto desiderato. Infatti, a seguito di tale apertura il governo olandese ha dovuto ammetter che il livello della sicurezza non era più garantito ai porti. Segnalo che molte società hanno chiesto l'esenzione dal pilotaggio, ma la responsabilità è delle Autorità portuali. Il porto di Rotterdam è di grande interesse economico, quindi la sicurezza e la disponibilità nella catena tecnico-nautica non può essere affatto intesa come un intralcio all'attività commerciale del porto di Rotterdam.

Inoltre evidenzio che la stessa Autorità garante della concorrenza olandese è contraria ad una apertura del mercato aperto per i piloti e addirittura definisce e controlla le loro tariffe e i loro investimenti. Tant'è che alla fine il pilotaggio era diventato non più conveniente. È intervenuto altresì il governo olandese, riconoscendone la natura di servizio di interesse generale. Una collaborazione con i piloti è perciò di cruciale importanza. Fatto ancora più importante, i piloti olandesi vogliono supportarci a Bruxelles. Il problema è che la Commissione Europea promuove ancora la liberalizzazione perché sono convinti che la liberalizzazione sia la soluzione per tutti i problemi. Abbiamo discusso questi argomenti con il presidente dell'ESPO (L'organizzazione europea dei porti) che è anche direttore degli affari internazionali all'Autorità portuale di Rotterdam. Lui prevede che la Direttiva sulle concessioni non avrà effetti per noi, ma quella sui porti andrà avanti ed avrà conseguenze sui servizi nautici.

A Rotterdam il mercato è aperto. Dal 1985 siamo diventati l'unica associazione supportata dall'Autorità portuale di Rotterdam, in quanto la concorrenza ha avuto un effetto negativo nel porto. Tale soddisfazione si basa su: 1. Disponibilità; 2. Sicurezza; 3. Prezzi congrui e trasparenti. Pur appartenendo ad un mercato aperto, in realtà, come dicevo, ci siamo solo noi, ed anche per questo non siamo favorevoli al rilascio di una concessione (concorrenza per il mercato). La nostra attività è di interesse economico generale. L'Autorità portuale impone l'obbligo della disponibilità, degli standard di sicurezza e dei prezzi congrui e trasparenti nel regolamento del porto di Rotterdam.

Abbiamo discusso questo argomento con l'Espo il 13 giugno e abbiamo convinto l'Espo che noi siamo un servizio di interesse economico generale. Nel regolamento del porto di Rotterdam, il servizio di ormeggio è regolato come un servizio di interesse economico generale, e solo se soddisfa questi obblighi è possibile avviare, teoricamente, un servizio di ormeggio. Secondo l'Espo, il porto di Rotterdam verrà usato come esempio di "Miglior Pratica". Ciò darà all'Autorità portuale di Rotterdam l'opportunità di convincere la Commissione Europea che la nostra professione è di interesse economico generale e che siamo equilibrati con le nostre tariffe, quindi l'Autorità portuale può controllare le nostre tariffe. Quindi la concorrenza non è più una necessità. Insieme con l'Angopi e i suoi avvocati affermeremo l'importanza di diventare un servizio di interesse economico genera le caratterizzato da figure altamente professionali. La giurisprudenza della decisione della Corsica Ferries sarà un punto di forza. Questa sentenza mostra di cosa sia capace l'Angopi.

Domani Jan Gardeitchik, direttore del dipartimento politico della Capitaneria di porto all'Autorità portuale di Rotterdam, spiegherà questa situazione per conto dell'Autorità portuale. Durante gli anni '80 si è tollerato che le navi Ro-Ro facessero autoproduzione. Nel 2012, accade ancora ma ora è stata fatta un'indagine da una società di gestione del ri-

schio. I risultati non sono stati ancora pubblicati né ci sono stati riportati Anzitutto noi possiamo offrire un servizio che garantisce elevati standard di sicurezza non solamente al singolo terminal ma all'intero porto ed inoltre, proprio per la nostra efficiente organizzazione, risultiamo più economici. La pressione sulle tariffe degli ormeggiatori sta aumentando, tutti stanno cercando di risparmiare soldi o abbassare i loro costi. Questo non potrebbe essere mai un pretesto per il mercato per ridurre la sicurezza, la security e la protezione ambientale.

Oltre a queste proposte la Krve sta espandendo il proprio business. Dietro a me, mostro alcuni esempi sullo schermo. Come Martin ha già detto, stiamo negoziando con le compagnie petrolifere e di offshore. In Canada abbiamo ottenuto lusinghieri risultati grazie al progetto offshore di Rotterdam e ad alcuni progetti recenti. Nelle immagini che scorrono sono descritti approcci più professionali come per esempio procedure e analisi del rischio. Nel prosieguo vedrete anche le procedure OCIMF (Forum marittimo internazionale delle compagnie petrolifere). Se tutto va bene possiamo stabilire nuovo lavoro e prezzi migliori.

Come alcuni di voi sanno, costruiamo barche nel nostro cantiere e facciamo molta manutenzione per soggetti terzi, anche per l'autorità portuale. Sviluppiamo e produciamo sistemi di fender di plastica per uso nautico, per esempio sui rimorchiatori e sulle pilotine. I nostri i sviluppi dello ShoreTension sono positivi. È stato testato in Spagna, a Ferrol, e a Gabon in Africa, così come a Rotterdam. Ne abbiamo costruiti 10, due sono stati venduti e cinque sono in negoziazione. Quindi iniziamo a costruirne altri dieci. Per promuovere questo sistema e competere con il Cavotec vacuum system, collaboreremo con una multinazionale per stabilire una catena gestionale e logistica e diventare operativi il prima possibile nei porti. Uno dei più grandi attori nel mondo dei terminal collaborerà con noi nello Short Tension. Poiché stiamo ancora negoziando, non possiamo dire il nome della multinazionale.

Per coloro che non conoscessero il Cavotec MoorMaster, questo è un vacuumsystem che attraverso ventose mantiene una imbarcazione lungo la banchina senza l'uso di cavi di ormeggio, utilizzando quattro vacuumplates sulla fiancata di una grande nave. Le ventose sono controllate da un sistema idraulico a terra. Questo sistema è già operativo nei porti australiani e in un nuovo terminal a Salalah, Oman . Tutti questi sviluppi dovrebbero contribuire a rafforzare la nostra attività principale. Più cooperazione tra la Krve e l'Angopi sarebbe un beneficio per il più bel lavoro del mondo: l'ormeggiatore. Abbiamo fiducia nell'Angopi, nella sua classe dirigente e nell'instancabile impegno di Cesare Guidi. Molte grazie per l'invito e se va tutto bene avrete presto notizie delle iniziative comuni fra Krve e Angopi.





Gli attestati d'amicizia tra i colleghi olandesi e italiani di KRVE, Gruppo Trapani, Gruppo Isole Egadi e Angopi





Trapani, 29/6/2012

Tavola Rotonda





Sergio M. Carbone,
moderatore



Bernardo Aruta,
Comandante uscente della Capitaneria del Porto di Trapani



Giancarlo Russo,
Comandante della Capitaneria del Porto di Trapani



Giovanni Luciano,
Segretario Generale della Fit Cisl



Luigi Robba,
Assiterminal



Cesare Guidi,
Presidente ANGOPI



Federico Sorrentino,
ordinario di Diritto Costituzionale all'università di Roma La Sapienza



Tullio Nunzi,
responsabile del settore Trasporti, Logistica e Mobilità di Confcommercio



Cosimo Calliendo,
Ministero delle Infrastrutture



Jan Gardeitchik, Direttore Harbour Master Division Porto di Rotterdam



Ammiraglio Francesco Lo Sardo,
Vicecomandante generale delle Capitanerie di Porto



Francesco Nerli,
Assoporti

La Tonnara di Bonagia ospitò il convegno Angopi



ASSOCIAZIONE NAZIONALE
GRUPPI ORMEGGIATORI E
BARCAIOLI PORTI
ITALIANI

CONVEGNO

"SERVIZI TECNICO - NAUTICI
tra competenze decentrate"

Come da ormai consolidata prassi, un convegno, svolto il 29 giugno 2012 presso il centro congressi 'La Tonnara di Bonagia', a Valderice, provincia di Trapani, conclude i lavori dell'assemblea generale dell'Associazione Nazionale Gruppi Ormeggiatori e Barcaioli Porti Italiani. Organizzato da Angopi, in collaborazione con i Gruppi di Trapani e delle Isole Egadi, il titolo del convegno propone: 'Servizi tecnico nautici: tra competenze decentrate'.

Dopo gli indirizzi di saluto pronunciati dal comandante uscente della Capitaneria di porto di Trapani, Bernardo Aruta e dal subentrante Giancarlo Russo e dopo la relazione d'apertura presentata dal presidente di Angopi Cesare Guidi (più oltre si pubblica la versione integrale del suo intervento), al tema del convegno forniscono il loro punto di vista relatori di varia estrazione didattica, imprenditoriale e del lavoro, coordinati da Sergio Maria Carbone (ordinario di Diritto dell'Unione Europea e della Navigazione all'Università degli Studi di Genova).

I relatori sono: Tullio Nunzi (responsabile settore Trasporti, logistica e mobilità Confcommerio Imprese per l'Italia); Luigi Robba (direttore Assiterminal); Jan Gardeitchik (direttore di Harbour Master Division di Rotterdam); Federico Sorrentino (ordinario di Diritto costituzionale all'Università La Sapianza di Roma); Giovanni Luciano (segretario generale Fit-Cisl); Francesco Lo Sardo (Ammiraglio ispettore, vice comandante generale Corpo Capitanerie di Porto); Francesco Nerli (presidente Assoporti). Le considerazioni conclusive le trae Cosimo Caliendo (direttore generale dei Porti al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti).

Nel suo commento alla relazione introduttiva di Cesare Guidi, il coordinatore Sergio Maria Carbone annota: *È stato posto in rilievo, ed è anche questo un tema che ricorrerà nelle relazioni o negli interventi che seguono, l'importanza di garantire identità di trattamento all'interno delle varie realtà portuali, laddove si tratta di temi e di esigenze che sono tipiche della sicurezza della navigazione delle acque portuali. È impensabile che la concorrenza tra porti, e che la concorrenza tra*

imprese che operano nei porti possa avvenire a scapito di esigenze di sicurezza che dovranno essere garantite in modo unitario, almeno all'interno di tutti i porti di un singolo Stato. Soprattutto in uno Stato in cui vi sono un numero rilevante di porti. Perché l'effetto sarebbe inevitabilmente, con grandi conseguenze negative per la sicurezza della navigazione, una rincorsa al ribasso. Infine le due osservazioni che sono state fatte con riferimento ad un tema altrettanto di attualità, perché in varie sedi posto in rilievo, sia da parte di autorità nazionali, sia da parte di autorità comunitarie, sia da parte di singole autorità portuali: la determinazione delle tariffe, la loro obbligatorietà, e i parametri che devono caratterizzarle. Sono state individuate esigenze, sono stati individuati nuovi modelli, che possono essere impiegati per la determinazione di queste tariffe. Ebbene, io credo che nel corso di tutti questi anni sia stato importante il dialogo costante che si è venuto a creare tra periferia e centro, tra autorità marittime, autorità portuali e centro, al fine di garantire che anche in questo settore vi siano dei parametri comuni ed omogenei, ed applicati secondo criteri non discriminatori tra un porto rispetto ad un altro, con adeguata e sufficiente partecipazione da parte dell'utenza, delle autorità, e dei vari che soggetti che sono interessati. Ma perché questo possa essere garantito è necessario che a fronte della pur diffusa partecipazione sia mantenuta una forte presenza della centralità.

Poi, passa la parola a Tullio Nunzi. Che, parlando dell'art. 14 osserva: *A mio avviso l'art. 14, e così come sono fatti tutti i servizi tecnico-nautici, a tutti gli effetti corrispondono a logiche keynesiane. I servizi tecnico-nautici sono un mix di intervento pubblico e di mercato, a questo dobbiamo stare particolarmente attenti. In questo paese, dove esiste e esisterà ancora di più lo scontro sociale incredibile, nel momento in cui gli utenti di questi servizi e coloro che propongono questi servizi sono d'accordo, e non solo, vanno a dire a tutti sbrigatevi a regolamentare questa norma, e poi questo non viene fatto. Qualche cosa strana c'è. Se tutti sono d'accordo, ma perché non la prendete? Dice no, perché forse abbiamo il problema di Bruxelles. E anche su questo bisogna discutere. Ma io credo che la disciplina dei servizi tecnico-nautici è coerente sia con le finalità, sia con i principi comunitari. Perché non è un problema commerciale. È un problema di sicurezza, e non va trattato come problema commerciale (...) Io credo che molti burocrati e molti tecnici dell'Europa non conoscono il nostro Paese e non conoscono neanche come sono fatti questi servizi. Si attengono a delle leggi che molto spesso non possono essere applicate in questo modo. L'ultimo punto, che si ricollega all'inizio, quando dicevo che le relazioni di Guidi sono un po' volterriane, perché vi sono molti dubbi e poche certezze: io credo che la logica dell'Angopi è una delle logiche vincenti.*





È poi la volta di Luigi Robba, che per i servizi tecnico nautici ritiene che occorra ricercare il perseguimento di obiettivi rivolti contestualmente a: adeguata efficienza, prontezza, economicità, sicurezza dei servizi erogati all'utenza e al porto in generale. *E mi pare che Angopi si adoperi verso questa direzione, pur rimanendo dell'ambito dell'assetto dato. Il come perseguire ciò, penso competa in primis alla volontà ed alla capacità dei rappresentanti delle organizzazioni nazionali pubbliche e private, a partire dagli erogatori e fruitori di detti servizi, le quali organizzazioni a mente dell'art. 14, comma 1 bis, della L. 84194 sono ad oggi deputate a confrontarsi sulla tematica. A questo proposito penso e mi permetto di suggerire di essere non solo costruttivi nel confronto, ma pure aperti a novità; ovvero ricercare il contenimento dei costi e pensare a qualche rivisitazione o manutenzione dei meccanismi e criteri tariffari, nonché laddove possibile agendo sull'organizzazione dei servizi, ognuno naturalmente con le proprie specificità, e tenendo conto del disposto del comma 1 ter del predetto art. 14. Questo non vuole significare recuperare costi a discapito della sicurezza. L'esclusività o il monopolio naturale di un servizio in un porto non devono essere mai vissuti come rendita, tale da far perdere di vista il mix esistente tra sicurezza della navigazione nelle acque portuali e negli attracchi ed efficienza ed economicità nell'erogazione dei servizi, cioè il risvolto commerciale degli stessi non può essere trascurato, anzi, va considerato.*

Jan Gardeitchik, del porto di Rotterdam, pone in evidenza tre punti. Il primo riguarda la continuità dei servizi tecnico nautici, requisito essenziale per il perseguimento dei loro obiettivi. Il secondo è l'esigenza di una sempre più accentuata qualificazione professionale, con un modello di organizzazione che garantisca una formazione professionale continua, controllata e aggiornata. Il terzo aspetto è l'esigenza dei piani integrati dei servizi tecnico-nautici, e la fornitura di tutta la modellistica di servizi che può fornire un porto, al fine di ridurre i tempi, di ridurre l'inquinamento e di garantire il massimo delle potenzialità di un porto. Mentre Federico Sorrentino parla di classificazione dei porti. Ma accenna pure ai servizi tecnico nautici. *Soprattutto per la loro obbligatorietà, che abbiamo visto essere differenziata a seconda dei servizi e dei porti. E la relativa organizzazione, ove esigenze del genere si manifestassero nei porti minori, che sono di competenza regionale, e ove le autorità locali non manifestassero la necessaria sensibilità a queste esigenze. Mi rendo conto che il panorama complessivo è tutt'altro che definito, per l'interferenza e la successione nel tempo di molteplici discipline. Ma penso che il criterio della sicurezza, che dovrebbe ispirare la disciplina di questi servizi, debba, in caso di incertezza, far prevalere la competenza statale su quella locale.*

Dopo un break di alcuni minuti, trascorsi ad ammirare il complesso della tonnara di Bonagia, e soprattutto i murales dell'incorporato bar-ristorante, qui riproposti a piè di pagine, il convegno riprende il suo corso, chiamando al podio Giovanni Luciano.

Riguardo i servizi tecnico nautici e dell'art. 14 il dirigente sindacale così si è espresso. *All'interno di questa sorta di incompiuta, di questa riforma della legge 84 che trova l'accordo di tutti i soggetti, dobbiamo essere consapevoli che la competitività del sistema portuale italiano è un fattore di primaria importanza per il Paese. Guardate, qui si mettono a rischio sicurezza, tutele e reddito per chi lavora nei porti. Noi come sindacati abbiamo ri-espresse le nostre posizioni; abbiamo preso posizione sulle recenti derive per la modifica dell'art. 14, ricordando come nell'iter di discussione della riforma per la modifica della 84, e quindi anche dell'art. 14, tutte - questo è il paradosso - le parti in causa hanno sostenuto e condiviso la proposta modifica all'art. 14 che ricalca l'accordo associativo sottoscritto da tutte le rappresentanze di utenti e prestatori dei servizi, che sono di interesse generale e atti a sostenere la sicurezza della navigazione e dell'approdo.*



I murales del caffè-ristorante della Tonnara di Bonagia



Si prosegue con l'ammiraglio Francesco Lo Sardo, che ribadisce quanto la difesa degli attuali assetti portuali *trova la propria ragione d'essere proprio nell'alta valenza tecnica delle prestazioni fornite per le manovre di ingresso e di uscita, l'ormeggio e il disormeggio dei natanti ed inoltre in Italia, come in genere nel bacino mediterraneo, la grande diffusione dei porti già garantisce la libera concorrenza, che non deve assolutamente interessare gli aspetti della sicurezza. Quindi dobbiamo fare salva la sicurezza e poi dopo si parla di concorrenza. Infine, alcune annotazioni personali. Con molto piacere ho visto premiare il nostro Presidente Nerli. Il nostro Presidente perché per quattro anni siamo stati nello stesso porto di Civitavecchia. E credo che quei quattro anni hanno dimostrato l'importanza dei servizi tecnico-nautici. Noi abbiamo avuto un porto che era in pieni lavori, che non ha perduto una nave con tutte le banchine rotte. Abbiamo continuato a operare, e credo che il miracolo di Civitavecchia nasca anche da questa considerazione.*

Ed eccolo il presidente Nerli. Che tra le altre cose si ricollega alla presunta disdetta dell'accordo interassociativo da parte di Assoporti. *Io credo che Assoporti non ha disdettato quell'Accordo. In una riunione una maggioranza di presidenti hanno deciso di fargli degli emendamenti. Assoporti non ha inviato nessuna cosa scritta alle Associazioni proprio perché non intende disdettare l'Accordo interassociativo. Poi mi si dirà: 'Quell'emendamento è in contraddizione'. Ma, voglio dire: è un emendamento; verrà discusso; ci dovrà essere un tavolo; e se farà la fine di tutti gli altri emendamenti mi pare che il problema non si ponga. È chiaro però che quella vicenda è frutto di un qualcosa rispetto al quale nessuno di noi si deve esimere. E ripeto: c'è un problema di sicurezza che non può essere in nessun modo sottratto ad una visione generale, ad un tavolo generale, e io penso che non ci siano problemi in nessuna Associazione, perché è chiaro che la sicurezza non è negoziabile.*

Poi Nerli azzarda una propria risposta alla crisi in atto e soprattutto su cosa si possa fare per fronteggiarne gli affetti. *La risposta non può essere solo l'austerità e il rigore. La risposta deve essere investire nell'impresa e nel lavoro; la risposta deve essere quella che lo Stato si riappropri di alcuni fondamentali. Naturalmente non per tornare indietro rispetto all'idea di liberalizzazione, ma per non scivolare rovinosamente verso una privatizzazione vorrei dire 'a spiovere'. E qui fra l'altro c'è l'essenza del problema: se riusciremo ad avere l'Europa oppure no. Se non ci diciamo questo io non mi metto a discutere se quel corridoio è veramente valido. Se per esempio le Reti TEN servono solo a Rotterdam o ad Amburgo esse non vanno bene: ma non solo per l'Italia, non vanno bene per l'Europa. L'integrazione ha bisogno di una crescita, quale strumento di riequilibrio. Se questo è la radice, l'origine della crisi, allora è del tutto evidente che bisogna re-intervenire su questi*



fondamentali. E secondo me, re-intervenire su questi fondamentali vuol dire anche salvaguardare un modello della portualità italiana che ha da una parte liberalizzato i meccanismi dell'accesso al mercato e dall'altra parte si è mantenuta la possibilità di indicare, di programmare, di pianificare; e quindi di non scivolare verso forme surrettizie di privatizzazione, ma di usare al massimo il potenziale di quella che è la liberalizzazione del mercato. Ora, io credo che questo sia il compito che ci compete, ora più che mai anche all'interno dell'Europa e all'interno di questa crisi, auspicando che le questioni che ci riguardano non vengano trattate con l'accetta, sia per i servizi sia per l'organizzazione pubblicistica del porto.

Anche perché le Autorità portuali in Italia non producono un euro di debito. I costi di handling nei porti italiani sono inferiori a quelli che erano vent'anni fa, prima della riforma. I costi dei servizi tecnico nautici non sono aumentati, se non in maniera irrilevante rispetto a come è aumentata l'inflazione e tutto il resto nel nostro Paese. Il problema è che si entra male e si esce peggio dai porti. È un problema di logistica; è un problema di 'ultimo miglio'. Ma l'ultimo miglio si fa se si investe. E, fatemelo dire: noi prendiamo tutto, anche i settanta milioni; ma che si risolva la questione dei collegamenti dei porti con le Reti con uno stanziamento di questo genere è francamente fuori luogo. Sarà anche crisi, ma con quelli non ce la fai.

Noi dobbiamo quindi sapere che, tutti assieme, c'è da difendere un ordinamento che ha retto e regge, ma che va ammodernato, ci mancherebbe altro: c'è un dibattito, anzi c'era una intesa in Parlamento su questo, che poi lì si è fermata. Ma non facendoci prendere da manie di chissà quali forme fantasiose ci possiamo inventare. Enti che non producono debiti, enti che non hanno rimesse da parte dello Stato, enti che non usano le entrate per la gestione, enti che vanno sicuramente ammodernati, ma salvaguardati. È in questo senso che io non so da quale postazione, ma sicuramente continuerò a battermi perché sia in questo orizzonte che si muova la portualità italiana.

Infine le conclusioni tratte dal rappresentante ministeriale Cosimo Caliendo. Come dice sempre in queste circostanze, non può trarre conclusioni di carattere politico: Sono state sollevate questioni, sollecitazioni, valutazioni di questo genere e naturalmente su queste non tocca a me rispondere. Quello che certamente posso dire è che la Direzione Generale per i Porti del Ministero si è sempre sentita e si sente parte attiva del cluster marittimo portuale e in questo senso è ovvio che sostiene e continua a sostenere le esigenze di questo settore e su questo credo tutti sappiano che siamo al di sopra di ogni sospetto, per cui anche sul famigerato e richiamato mille volte articolo 14 della legge 84/94, come contenuto nel testo attualmente all'esame del Parlamento, è ovvio che siamo perfettamente allineati anche perché è il frutto di un accordo interassociativo nonché di una convergenza anche lì politica, sicuramente acclarata, sicuramente riconosciuta. Ciò detto vorrebbe però attenersi un pò di più ai temi del convegno. Temi che lo inducono a fare qualche considerazione riguardo le competenze: Ritengo che l'ordinamento italiano in genere, ma con esso l'ordinamento portuale di cui oggi ci occupiamo, mi pare che attualmente sia compresso tra due realtà incompiute: una è quella dell'ordinamento comunitario, l'altro è quello della devoluzione delle competenze agli enti locali, che poi era diventato federalismo, adesso c'è una sostanziale marcia indietro, e questa è una circostanza, dall'alto e dal basso, che contribuisce sicuramente già da sola a determinare una notevole incertezza del quadro ordinamentale; e questo con la conseguenza di creare qualche confusione nei ruoli, qualche sovrapposizione di funzioni e qualche allarmismo, a mio avviso, solo in parte giustificato.



LA RELAZIONE DEL PRESIDENTE DI ANGOPI CESARE GUIDI



Servizi tecnico-nautici fra competenze decentrate

Saluto e ringrazio i presenti per la loro partecipazione a questo convegno, momento ormai tradizionale di confronto fra rappresentanti politici, istituzioni e operatori marittimo-portuale sulle vicende del nostro settore. Ringrazio in modo particolare i colleghi di Trapani e delle Isole Egadi, che hanno voluto, comunque, organizzare l'evento, malgrado il periodo di oggettiva difficoltà per il nostro Paese e per l'Europa.

Il dibattito sulla riforma della normativa portuale, all'ordine del giorno già nella precedente legislatura e rimasto tale per le note difficoltà, sembra ora potersi riavviare tenuto conto della norma in tema di autonomia finanziaria dei porti contenuta nel pacchetto di misure per la crescita approvate dal Consiglio dei Ministri.

E mentre a livello nazionale il testo definito dal comitato ristretto dell'VIII Commissione del Senato attraverso la sintesi dei vari disegni di legge di iniziativa parlamentare e governativa attende da anni la sua definitiva approvazione, non sono mancate iniziative Regionali e comunitarie riguardanti le questioni portuali in generale e i STN* in particolare, destinate a produrre effetti anche a livello nazionale.

Partendo dalle prime, l'intervenuta modifica del Titolo V della Costituzione ha indotto le Regioni italiane a rivendicare, attraverso l'emanazione di appositi atti normativi, un ruolo maggiore nella gestione dei porti.

Da un primo esame delle norme regionali finora emanate o il cui iter legislativo è piuttosto avanzato, mi pare di potere affermare che, con specifico riferimento ai STN, sia stata tenuta nella debita considerazione la natura di tali servizi, codificati, come noto, nel nostro ordinamento come servizi di interesse generale atti a garantire la sicurezza della navigazione e dell'approdo.

In effetti, per citare alcuni esempi, la legge regionale 31 maggio 2012, n. 12, con la quale il Friuli Venezia Giulia ha disciplinato l'organizzazione e il funzionamento del porto di Monfalcone e di Porto Nogaro, è stata emanata tenendo in considerazione le norme di attuazione dello statuto speciale di cui dispone, concernenti il trasferimento di funzioni in materia di viabilità e trasporti.

Tali norme, in relazione alle riconosciute esigenze di unitarietà, lasciano in capo allo Stato alcune funzioni, fra le quali quelle attinenti alla disciplina e alla sicurezza della navigazione marittima, nell'ambito delle quali i STN sono senz'altro ricompresi.

Non risulta, pertanto, incompatibile con la legge Regionale in parola la disciplina di cui all'articolo 14 della legge 84/94, che per effetto delle norme transitorie e finali, ritengo continui a trovare pratica applicazione anche nei porti di Monfalcone e Porto Nogaro.

Anche la legge con la quale lo scorso 15 maggio il Consiglio Regionale toscano ha approvato la legge istitutiva dell'Au-

* **Servizi Tecnico Nautici**

torità Portuale regionale tiene in considerazione quanto previsto dal decreto legislativo 112/98, riguardante il conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle Regioni e agli enti locali.
È, in particolare, esplicitamente richiamato l'art. 104 del citato decreto legislativo, che, anche in questo caso, indica, fra le funzioni mantenute allo Stato, quella relativa alla disciplina e alla sicurezza della navigazione marittima.
E ancora la proposta di legge Regionale, con la quale si intende istituire l'Autorità portuale Regionale abruzzese, conferma integralmente le competenze attribuite all'Autorità marittima dal Codice della Navigazione e dalle leggi speciali.
I citati esempi di normativa Regionale, al di là delle questioni strettamente riguardanti i STN, offrono spunti che saranno certamente oggetto di riflessione degli autorevoli oratori del convegno su un aspetto che ritengo fondamentale per la politica portuale del nostro Paese.
Mi riferisco al fatto che l'impianto definito attraverso la legge 84/94, con la costituzione delle Autorità Portuali, sottoposte alla vigilanza del superiore Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è stato senz'altro funzionale a garantire il necessario controllo, teso a verificare il rispetto in tutte le realtà portuali delle regole comuni. In altri termini, la normativa statale ha consentito a tutti i porti di competere a parità di condizioni.
Nonostante tale riferimento normativo non sono mancate modalità applicative non uniformi delle norme nazionali, fenomeno questo che, a dire il vero, non ha interessato i STN grazie al meritorio ruolo svolto dalla competente Direzione Generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto e grazie anche, con specifico riferimento alla nostra categoria, agli effetti della disciplina normativa ed economica unica contenuta nel contratto collettivo nazionale.
Se è risultato, quindi, tanto difficile garantire parità di condizioni fra realtà portuali sottoposte alla medesima normativa, siamo convinti che sia utile al nostro Paese la creazione di realtà dove quelle condizioni potrebbero non dover essere rispettate?
Siamo sicuri che, malgrado il Titolo V della Costituzione, in un periodo in cui si opera per ridurre le spese della Pubblica Amministrazione sia proprio necessario costituire nuove Autorità Portuali, per quanto Regionali?
Ho appreso con un certo stupore dagli organi di informazione che l'Autorità Portuale Toscana, che riunisce i porti di Viareggio, Giglio, Porto Santo Stefano e Marina di Campo, costituita lo scorso 15 maggio, il 5 giugno era già presente a Shangai in un'iniziativa finalizzata, a detta di uno dei partecipanti, a promuovere gli scali italiani in alternativa a quelli nord europei.
Non sarebbe, invece, utile per il nostro Paese immaginare un sistema che, riconosciuta la funzione pubblica dei porti, ne preveda una regia nazionale, con riguardo anche agli interventi infrastrutturali, ciò al fine di evitare il sovrapporsi di molteplici modelli di sviluppo della portualità, rispondenti a comprensibili interessi locali ma scarsamente funzionali allo sviluppo del nostro Paese?
Un recente studio pubblicato dalla Cassa depositi e Prestiti ha sottolineato la necessità di un indirizzo strategico unitario per i trasporti, evidenziando rischi di sovrapposizione e spiazzamento dovuti ad azioni intraprese fino a oggi in modo spesso disorganico, avendo i diversi soggetti coinvolti individuato autonomamente i loro progetti di sviluppo.
A titolo esemplificativo il medesimo studio mostra come qualora gli interventi programmati sino a oggi dalle Autorità Portuali con riferimento alla movimentazione container fossero tutti realizzati, si assisterebbe ad un aumento di capacità stimato pari a 11 mln TEU, in un Paese che oggi, avendo ancora capacità residua, movimenta meno di 10 mln TEU.
Tali ultime considerazioni assumono particolare rilievo oggi che, con l'autonomia finanziaria riconosciuta alle Autorità Portuali, il rischio di investimenti non sinergici potrebbe accentuarsi.
Anche gli Organismi comunitari sono recentemente tornati ad interessarsi dei STN con diverse iniziative. In particolare, è attualmente in discussione al Parlamento Europeo una proposta di Direttiva sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, il cui campo di applicazione sembra la momento essere esteso anche ai citati servizi.
Il Commissario ai Trasporti, Kallas, ha anche manifestato l'intendimento di trasfondere i principi informatori del Libro Bianco sui Trasporti, approvato nel marzo del 2011, in una proposta di Direttiva. Al momento non è ancora chiaro se si tratterà di un provvedimento autonomo o se integrerà con regole di armonizzazione la richiamata proposta in materia di concessioni.
Riguardo a quest'ultima, credo che il Parlamento Europeo dovrà necessariamente tenere in considerazione il fatto che i STN sono prestati nei vari Stati Membri attraverso diversi modelli organizzativi e, in alcuni casi, quale ad esempio l'Italia, la particolare conformazione delle coste e dei porti, unitamente alle richiamate implicazioni con questioni riguardanti la sicurezza, hanno indotto il legislatore nazionale a limitare la libera prestazione degli stessi.
Ma c'è di più.
La finalità per cui questi servizi sono istituiti implica l'obbligo del prestatore di dotarsi di un'organizzazione di uomini e mezzi idonei a garantire un servizio adeguato per la sicurezza della navigazione, per la security e per la tutela ambientale.
Il modello organizzativo imposto riguarda anche le modalità e i tempi di effettuazione delle prestazioni, rendendo, di fatto minima, almeno per il servizio di ormeggio, la discrezionalità dei prestatori del servizio stesso.
Inoltre, e sempre con particolare riferimento all'ormeggio, ci troviamo in presenza di un servizio per il quale la componente umana ha fondamentale rilevanza; la formazione "sul campo", l'esperienza lavorativa e la pratica giornaliera contribuiscono ad incrementare la qualità del servizio e quindi la sicurezza della navigazione in ambito portuale e dell'approdo.
Occorre anche tenere in considerazione il fatto che per il nostro servizio il costo del lavoro, derivante dall'applicazione del contratto collettivo nazionale della categoria, assorbe l'80% del costo complessivo del servizio, essendo il rimanente 20% dovuto a costi fissi difficilmente comprimibili.
A tale riguardo, do comunque per scontata l'applicazione, da parte di chiunque intenda svolgere la nostra attività, degli istituti normativi ed economici previsti dal contratto collettivo nazionale di categoria, nonché degli standard

professionali che si stanno progressivamente definendo e che, come dirò nel prosieguo, stiamo provando a codificare a livello europeo.
In tale contesto, i benefici economici per gli utenti del porto derivanti dall'eventuale cambio del concessionario sarebbero praticamente nulli.
Peraltro, anche la capacità dei STN di coordinarsi fra di loro contribuisce ad aumentare i livelli di sicurezza e non vi è dubbio che tale capacità cresce nel tempo per effetto dalla consuetudine che i medesimi prestatori dei tre servizi hanno di svolgere in modo sinergico il proprio compito.



Malgrado il contesto europeo in movimento e mentre eravamo e siamo tuttora in attesa che la regolamentazione dei STN venisse modificata coerentemente all'accordo interassociativo, sottoscritto nel 2007 da tutte le Associazioni rappresentative degli utenti e dei prestatori dei servizi e dall'Associazione dei porti sede di Autorità Portuale, abbiamo assistito ad un tentativo di introdurre per i medesimi servizi una disciplina di concorrenza per il mercato, che prevedeva l'affidamento degli stessi attraverso procedure ad evidenza pubblica, demandando ad una normativa secondaria la definizione di alcuni aspetti assolutamente rilevanti per il nostro servizio quali, ad esempio, gli obblighi di servizio pubblico e i requisiti professionali per l'accesso alla professione.
Si sarebbe trattato di un radicale stravolgimento della vigente disciplina, che, proprio con riferimento a quest'ultimo tema, prevede per il servizio di pilotaggio, ormeggio e battellaggio rigorose regole, in virtù di procedure ad evidenza pubblica consistenti nel concorso pubblico, rivelatosi idoneo a garantire un'adeguata professionalità per coloro che sono chiamati a svolgere tali attività ed una consistenza organica congrua a soddisfare al meglio le esigenze dell'universalità del servizio e l'espletamento degli obblighi di servizio pubblico.
Non appare secondario il fatto che la disciplina vigente ha anche assicurato un costante coinvolgimento delle Associazioni rappresentative dell'utenza nella fase di controllo dell'organizzazione, dell'erogazione del servizio e della definizione delle tariffe, la cui dinamica è stata più vantaggiosa per gli utenti rispetto a criteri alternativi certamente meno virtuosi di quelli finora utilizzati.
Occorre, pertanto, essere molto cauti se si vuole evitare che, attraverso la cosiddetta "apertura del mercato", si finisca per stravolgere l'assetto organizzativo e tariffario esistente, compromettendo i risultati conseguiti con piena soddisfazione e partecipazione dell'utenza e delle stesse Autorità preposte al controllo.
Non è un caso che gli utenti, coloro cioè che sono chiamati non solo a pagare le tariffe ma a valutare anche l'efficienza dei STN, continuino a difendere in tutte le sedi il contenuto dell'Accordo interassociativo, pur di fronte alla pervicacia di chi elabora fantasiose ipotesi di modifica dell'articolo 14, arrivando persino a pensare di poter utilizzare la sicurezza come strumento di competizione fra porti.
Il vigente quadro normativo, migliorato con le condivise modifiche dell'art. 14, offre ampie garanzie a tutti i soggetti coinvolti, pubblici e privati, di potere rappresentare e tutelare nelle istruttorie le proprie esigenze relative sia all'organizzazione sia alla determinazione delle tariffe.
Questo vale anche per coloro che oggi contestano l'attuale modello, dimenticando che eventuali situazioni anomale si sono in concreto determinate proprio a causa del loro scarso controllo sulla disciplina e sulla dinamica dei costi organizzativi dei STN, non essendo stati adeguatamente utilizzati gli strumenti loro assegnati dall'art.14, comma 1 ter della Legge n. 84/94, di per sé idonei ad escludere gli inconvenienti da parte loro lamentati.
Per tornare alle questioni comunitarie, ritengo assolutamente condivisibili le considerazioni contenute nel Libro bianco sui trasporti, laddove la Commissione raccomanda che il mercato non evolva al di fuori di regole, con la conseguente distorsione della concorrenza fra porti e a discapito della sicurezza nei porti.
E bene fa la Commissione a sottolineare nel medesimo documento che l'attività nei porti deve essere consentita solo a personale qualificato, ciò al fine di assicurare operazioni efficienti e sicure.
È proprio in questa direzione che come categoria ci stiamo da diversi anni muovendo ormai senza soluzione di continuità ed è proprio in questa direzione che anche come Associazione degli ormeggiatori europei ci siamo attivati, nel convincimento che la definizione di standard professionali comuni a tutti gli Stati Membri e un modello organizzativo che tenga conto delle peculiarità di ciascun Paese costituiscano, nel rispetto del principio di sussidiarietà, la condizione necessaria e sufficiente per garantire porti comunitari sicuri che contribuiscano alla crescita delle nostre economie.



IL SALUTO DI GUIDI, DI BERNARDO E DI PILARA A NERLI

Für ewig Francesco

Avrei concluso. Ma prima fatemi salutare ... Ma prima della conclusione della relazione del presidente dell'Associazione Nazionale Ormeggiatori e Barcaioli dei Porti Italiani c'è un saluto da fare. Il saluto di Cesare Guidi a Francesco Nerli, che lascia la presidenza dell'Associazione dei Porti Italiani; ma non il saluto da Presidente a Presidente; bensì da:

... un vero amico che ho apprezzato innanzitutto per la sua capacità di rompere e superare quel clima conformistico e di autoreferenzialità che regnava in un certo nostro ambiente e poi per la sua "presa diretta" su tutta una serie di iniziative caratterizzate anche dal suo modo schietto e inconfondibile di porsi.

Persona competente Francesco, che ha avuto un ruolo fondamentale per una buona parte della evoluzione della nostra portualità, sapendo guidare le idee, i processi senza perdere gli ideali.

In Assoporti ha saputo mantenere unita l'Associazione e il mio auspicio è che nel futuro tale unità sia mantenuta nell'interesse del Paese e della intera portualità.



Confrontandomi con te ormai da tanti anni, ho capito che una persona sa effettivamente interpretare il suo ruolo se è veramente capace – nello sviluppare e l'articolare i processi – di distinguere e di leggere la realtà, lasciando un pò di sé alle nuove generazioni mettendo al servizio degli altri la ricchezza della sua esperienza. In questa direzione mi auguro che tu Francesco possa assicurare con i tuoi consigli una continuità di conduzione unitaria di Assoporti di cui tutta la portualità e il Paese hanno bisogno.
In questo senso quindi è l'auspicio di tutti gli appartenenti all'Associazione che rappresento: «für ewig» (per l'eternità, ndr) come abbiamo indelebilmente scritto in questo ricordo che ti consegno per conto di tutti noi.
Francesco a nome di tutti gli ormeggiatori e barcaioli grazie e ancora grazie per il tuo lavoro e la tua vicinanza.

Nelle foto sotto: i due capigruppo che hanno avuto come presidente dell'Autorità portuale Francesco Nerli (Giorgio Pilara a Civitavecchia, a destra, e Antonio di Bernardo a Napoli).









